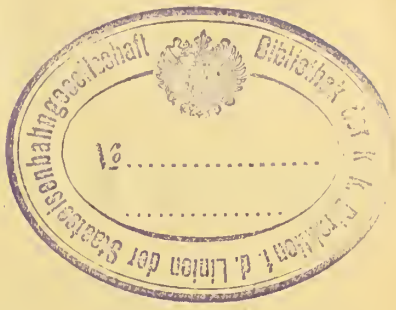
THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

382
Au79
1894



VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

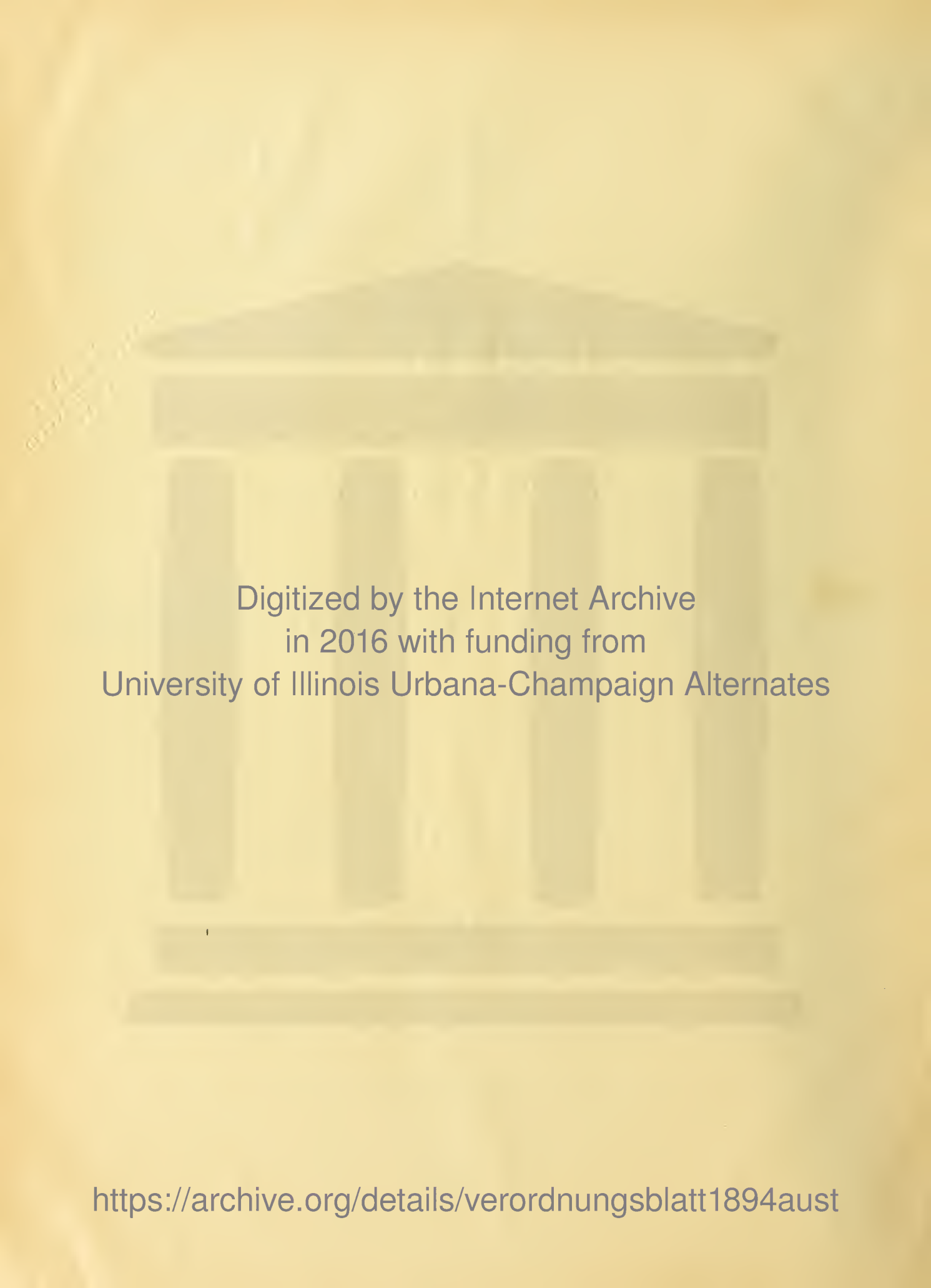
Eisenbahnen und Schiffahrt.

SIEBENTER JAHRGANG.

1894.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS & SOHN, I., Wallfischgasse Nr. 10.


Digitized by the Internet Archive
in 2016 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/verordnungsblatt1894aust

9

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes des k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

1894. Nr. 1—149.

RUBRIKEN:

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.
Abgeordnetenhaus
Herrenhaus.
b) Ungarn.
Abgeordnetenhaus.

III. Eisenbahnrecht.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche öffentliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.
b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Baue und bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.
b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
1. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.
2. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österr. Gebiete.
1. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
2. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

VIII. Tramways.

IX. Diverses.

Allgemeines.
Lagerhaus-Angelegenheiten.
Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Personalien.

B. Ausland.

C. Schiffahrt.

D. Viehtransporte u. Seuchenangelegenheiten.

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährig ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Aichung von Elbefahrzeugen. Kundmachung der Statthalterei in Prag vom 26. August 1894, Z. 111.404, L.-G.-Bl. 73. **123**, 2037.

Anlehen und Rechtsurkunden der Commission für Verkehrsanlagen. Einzuräumende staatliche Begünstigungen. Ausführungsverordnung der Ministerien des Handels und der Justiz vom 29. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 60, zu Art. III des Gesetzes vom 4. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 50. **39**, 705.

Arzneikästen an Bord der Seehandelsschiffe. Verordnung des Handelsministeriums vom 10. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 195. **118**, 1970.

Automatische Läutewerke bei Zugschranken. Termin für die Anbringung. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. **80**, 1426.

Bahnärzte. Uebernahme eines Theiles der Kosten auf gesellschaftliche Rechnung. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 19. Jänner 1893, Z. 880/IV. **14**, 261.

Bahnhofrestaurateure. Ueberwachung wegen klagloser Bedienung des reisenden Publicums. Erlass des Handelsministeriums vom 13. April 1894, Z. 659. **45**, 822.

Bahnschranken an Niveauübersetzungen. Ausrüstung mit automatischem Läutewerk und Herabsetzung des Masses der Minimaldistanz zwischen Schranken und Schienenstrang. Erlass des Handelsministeriums vom 10. April 1894, Z. 9421 ex 1893. **44**, 801.

Böhmische Westbahn. Uebernahme durch den Staat. Kundmachung des Handelsministeriums vom 19. December 1894, Z. 67.837. **148**, 2655.

Bodensee. Hafenordnung für den k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz, sowie Bestimmungen für die öffentlichen Anlandestellen von Hard, Fussach und Lochau. Verordnung vom 1. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 114. **74**, 1297.

Brückenverordnung. Beachtung bei Auswechslung von Strassenbrücken. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 4. Juli 1894, Z. 11.645. **80**, 1426.

Certificate anspruchsherechtigter Unterofficiere. **21**, 389. **24** 437. **28**, 505. **56**, 998. **57**, 1014. **87**, 1533. **97**, 1673. **122**, 2017.

Cholera-Massnahmen:

— Internationales Uehereinkommen zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera vom 15. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69 ex 1894. **47**, 857.

— Beachtung der einschlägigen Vorschriften im Falle des Auftretens der Cholera oder choleraähnlicher Erscheinungen unter dem reisenden Publicum. Erlass des Handelsministeriums vom 13. Mai 1894, Z. 25.942. **58**, 1033.

— Bekanntgabe jener Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können. Erlass des Handelsministeriums vom 11. Mai 1894, Z. 19.794. **75**, 1317.

277677

Concessionsurkunden:
— Localbahn von Wien nach Wiener-Neudorf und Guntramsdorf. Uebertragung an die Wiener Localbahn-Gesellschaft. Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. März 1894, Z. 10.535, R.-G.-Bl. Nr. 51. **34**, 609.
— ostgalizischen Localbahnen vom 23. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 52. **37**, 665.
— Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts mit eventueller Fortsetzung bis Raabs vom 16. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 62. **42**, 761.
— Localbahn von Trient über Borgo zur Reichsgrenze bei Tezze (Valsuganabahn) vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70. **43**, 781.
— von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz, R.-G.-Bl. Nr. 91. **63**, 1101.
— Localbahn von Welchau-Wickwitz nach Giesshübl-Puchtsein vom 26. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 100. **67**, 1181.
— Localbahn von Přívoz nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz vom 27. Mai 1894, R.-G.-Bl. Nr. 123. **73**, 1277.
— Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergut-Bahn in die Stadt Gmunden vom 13. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 152. **83**, 1469.
— für die Fortsetzungslinie der Tramway Linz-Urfahr zum Bahnhofe Urfahr vom 23. Juli 1894, Z. 35.158. **93**, 1621.
— für die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn vom 3. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 185. **103**, 1753.
— für die Localbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz vom 3. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 194. **118**, 1965.
— für die Localbahn Nakří-Netolitz—Netolitz (Stadt) vom 8. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 203. **124**, 2049.
— für die Localbahn Mähr.-Budwitz nach Jamnitz vom 9. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 206. **125**, 2069.
— Localbahn Zwittau—Polička vom 10. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 207. **127**, 2101.
— Localbahn von Postelberg nach Laun vom 18. September 1894, R.-G.-Bl. 211. **137**, 2301.
— Localbahn Schwarzenau—Zwettl vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 218. **138**, 2329.
— Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs nach Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn) vom 22. October 1894. **139**, 2353.
— Localbahn von Beneschau nach Wlaschim vom 6. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 233. **148**, 2649.
Concurs. Verständigung der Eisenbahnstationen von der Eröffnung und Beendigung. Verordnung des Justizministeriums vom 3. April 1894, Z. 5382. **46**, 839.
Doppelsignallaterne für zweitheilige englische Weichen. Erlass des Handelsministerium vom 30. März 1894, Z. 14.123. **40**, 729.
Draisinenfahrten. Vorsichten hiebei. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 3. Juni 1894, Z. 4907. **69**, 1217.

Eisenbahn-Betriebsreglement:
— Beschwerden gegen dasselbe. Einberufung einer Enquête. Erlass des Handelsministeriums vom 5. Jänner 1894, Z. 265. **6**, 128. Mitgliederverzeichniss **13**, 245.
— — Wünsche der Eisenbahnverwaltungen. Erlass des Handelsministeriums vom 19. Jänner 1894, Z. 2524. **10**, 201.
— — Ergebniss der Enquête. Erlässe des Handelsministeriums vom 22. Februar 1894, Z. 9089. **23**, 425; vom 7. März 1894, Z. 9313. **30**, 541.
— — Durchführung der Beschlüsse der Enquête. Erlass des Handelsministeriums vom 31. Mai 1894, Z. 27.771. **65**, 1137.
— — Neuerliche Berathung jener Anträge, über welche eine Einigung nicht erzielt wurde. **66**, 1171.
— — Ergebniss der ungarischen Enquête. **112**, 1857. **116**, 1933.
— Beförderung von frischem Talg und Unschlitt. Erlass des Handelsministeriums vom 1. December 1894, Z. 60.765. **141**, 2397.
— Beförderung von Essigsäure mit 20 oder weniger Percent Wassergehalt. Erlass des Handelsministeriums vom 7. Jänner 1894, Z. 17. **8**, 169.
— Behandlung der Frachterstattungs-Ansprüche aus dem Gesichtspunkte der Verjährung. Erlässe des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1894, Z. 4212. **15**, 281 und vom 2. Juni 1894, Z. 27.259. **73**, 1285.

Eisenbahn-Frachtbriefe:
— Amtlicher Aufdruck des Stempelzeichens. Verordnung des Finanzministeriums vom 6. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 43. **30**, 542 und vom 7. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 199. **122**, 2018.
— Zusammenstellung der auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestatteten Vermerke und Erklärungen. Erlässe des Handelsministeriums vom 23. März 1894, Z. 5740, und 27. April, Z. 20.568. **38**, 685, **51**, 917.

Eisenbahn-Frachtbriefe:
— Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehre durch einen lichten Farbenton. Erlass des Handelsministeriums vom 16. April 1894, Z. 19.210. **49**, 889, **145**, 2505.
— Vermehrung der zum Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe ermächtigten Dienststellen der Bahnverwaltungen und Ermässigung der für diesen Aufdruck zur Einhebung gelangenden Controlgebühren. Erlass des Handelsministeriums vom 26. Mai 1894, Z. 20.439. **62**, 1085, **142**, 2428.
— Abänderung der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, über die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen. Verordnung vom 20. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 188. **108**, 1813.

Eisenbahnunfälle:
— Monatliche Zusammenstellung. **99**, 1702.
— Anzeigepflicht der Eisenbahnen. Erlass des Handelsministeriums vom 6. November 1894, Z. 56.667. **132**, 2205.
Eisen- und Stahlsorten, einheitliche Benennung. Erlass des Handelsministeriums vom 28. September 1894, Z. 58.031. **120**, 1993.
Entgleisung leerer oder wenig beladener Wagen bei der Ausfahrt aus scharfen Bögen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 26. Juli 1894, Z. 6634. **89**, 1562.
Escortemannschaft bei Sträflingstransporten. Legitimation für Fahrbegünstigung. **111**, 1846.

Explosive Gegenstände:
— Verordnung vom 1. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 166, wegen Abänderung einzelner Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen (I. Nachtrag). **89**, 1561.
— — Einführungserlass vom 1. August 1894, Z. 36.229, **89**, 1562.
— Haloxylin. Erlöschen der Concession zur Erzeugung und Inverkehrsetzung aus Anlass der Auflassung der Fabrikation der Gebrüder Fehleisen bei Cilli und Tüffer und der Carboazotin-Fabrik des Raymond Cahne zu Dombran in Schlesien. Erlass des Handelsministeriums vom 28. Juni 1894, Z. 30.646. **79**, 1405.
— Zurndorfer Neudynamit Nr. I, II und III. Zulassung zum Eisenbahntransport. Erlass des Handelsministeriums vom 13. October 1894. Z. 54.976. **128**, 2126.
— „Carboazotine". Gestattung des Eisenbahntransportes. Erlass des Handelsministeriums vom 14. December 1893, Z. 64.418. **9**, 185.
— Knallkapseln. Innere Beschaffenheit und gesicherte Verwahrung. Erlass des Handelsministeriums vom 8. Juni 1894, Z. 12.142. **72**, 1265.
Frachtgebühren-Credit. Annahme von Accepten oder Bürgschaften als Sicherstellung. Erlass des Handelsministeriums vom 2. Juni 1894, Z. 29.537. **66**, 1171.

Gebrannte geistige Getränke:
— Anzeigepflicht über das Einlangen aus Ungarn, Bosnien und Herzegowina. Erlass des Handelsministeriums vom 23. Juli 1894, Z. 38.210. **94**, 1637.
— Verzeichniss der Eisenbahn- und Dampfschiffstationen unter Angabe der zuständigen Finanzbehörden zum Zwecke der Erleichterung der Erfüllung der Anzeigepflicht im Sinne des § 7 des Gesetzes vom 18. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 121. **135**, 2257.
— Verordnung über das Verfahren hinsichtlich der ohne Uebergangsschein im Verkehr innerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes vorkommenden Branntweinsendungen. Erlass des Handelsministeriums vom 20. November 1894, Z. 60.928. **139**, 2359.
— Verbot der Einfuhr, der gewerbsmässigen Erzeugung, des Vertriebes und des Zusatzes der sogenannten Verstärkungsessenzen für gebrannte geistige Getränke. Verordnung des Ministeriums des Innern, der Finanzen und des Handels vom 30. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 221. **144**, 2469.
— Uebermittlung von Skizzen der zur Versendung unter dem Bande der Consumabgabe verwendeten Reservoirwagen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 29. April 1894. Z. 6236. **58**, 1043.
Geschwornendienst. Vorlage der Verzeichnisse der hiezu berufenen Beamten. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 12. Juli 1894. Z. 12.811. **83**. 1476.

Gesetze:
— Finanzgesetz und Staatsvoranschlag für das Jahr 1894, R.-G.-Bl. Nr. 97, **66**, 1161.
— Unterstützung der Handelsmarine vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189. **1**, 1.
— — Durchführungsverordnung vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 190 **1**, 1.
— Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden; vom 27 December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198. **2**, 33.
— Erwerbung der Bahnlinien der österr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie Herstellung der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf—Zuckmantel auf Staatskosten, vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, **2**, 33. **67**, 1189.
— — Uebereinkommen mit der Localeisenbahn-Gesellschaft vom 31. Mai 1893. **2**, 34.
— Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, über Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirungen von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 207. **3**, 65.
— Herstellung der Valsugana-Bahn. Gesetz vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 8, ex 1894. **5**, 105
— Bau der Eisenbahn Halicz—Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigung nach Brzezany und Podhajce, vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 10 ex 1894. **6**, 125.
— Erwerbung der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza durch den Staat, vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894. **6**, 126.
— — Diesbezügliches Uebereinkommen mit Bukowinaer Localbahnen vom 26. Juni 1893. **6**, 127.
— Veräusserung mehrerer in der Steuergemeinde Eger gelegenen, zur Erweiterung des dortigen Bahnhofes benötigten Objecte des unbeweglichen Staatseigenthums, vom 1. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 13. **11**, 217.
— Herstellung der Ybbsthalbahn, vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33. **373**, 20.
— Fortzsetzung der Vinkovce—Brčkaer Localeisenbahn von der Station Gunja mit Ueberbrückung der Save bis nach Brčka, vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 40 ex 1894. **32**, 577.
— Weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien, vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73. **45**, 821.
— Erwerbung der von der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest errichteten öffentlichen Lagerhäuser nnd Hangars etc. durch den Staat. Gesetz vom 9. Mai 1894, R.-G.-Bl. Nr. 84, **55**, 981.
— Die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129. **76**, 1345.
— Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösnng dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina, vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137. **80**, 1421.
— Ausdehnung der Unfallversicherung. Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, sammt Durchführungsverordnungen. **92**, 1605.
— Erwerbung der Böhmischen Westbahn, Mährischen Grenzbahn, nnd Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat. Gesetz vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229. **146**, 2549.

Handelsconvention mit Rumänien vom 21. (9.) December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 116. **76**, 1349.

Heizhäuser und andere Bahnobjecte. Messung der lichten Breite und Höhe derselben, welche von Locomotiven passirt werden. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 23. Jänner 1894. Z. 1239/I. **14**, 262.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr:
— Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oestereich-Ungarns, Deutschlands, der Niederlande und der Schweiz rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892 bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 25. **18**, 341.
— — Beitritt Luxemburgs und Belgiens. Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. Mai 1894, R.-G.-Bl. Nr. 81. **53**, 950
— Zusatzerklärnng, betreffend Beitritt neuer Staaten. Erläuternde Bemerkungen. **31**, 565.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr:
— Atlas sämmtlicher Eisenbahnen und Verzeichniss aller Eisenbahnstationen. **46**, 837.
— Zulassung der Bezahlung der Zollgelder durch den Absender. Erlass des Handelsministeriums vom 26. December 1893, Z. 57.209. **3**, 65.
— Bezeichnung der maximalen und normalen Belastnng der Güterwagen der schweizerischen Eisenbahnen durch „Tragfähigkeit" bezw. „Ladegewicht". Kundmachung des Handelsministeriums vom 11. Februar 1893, Z. 6568. **18**, 341.
— Aenderung in der Liste der Eisenbahnen. **25**, 457. **28**, 506. **32**, 578. **38**, 689. **42**, 770. **43**, 790. **49**, 890. **62**, 1086. **72**, 1266. **87**, 1535. **110**, 1833. **132**, 2205. **135**, 2257. **138**, 2339. **140**, 2374. **148**, 2655.

Knallpräparate und Feuerwerkskörper als Signalmittel der Eisenbahnen. Verordnung des Ministeriums des Innern und des Handels im Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium vom 12. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 153. **86**, 1517.
— Vorsorgen zur gefahrlosen Anwendung als Signalmittel im Eisenbahn-Betriebsdienste. Erlass des Handelsministeriums vom 27. November 1894, Z. 54.615. **144**, 2469.

Knallsignalbüchsen-Aufbewahrung im Signalwagen und Erprobung der Knallsignale. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 16. März 1894. Z. 13.899 ex 1893 **32**, 578.

Korbweidencultur längs der Eisenbahnen mit Ende 1892, **9**, 188.

Krankencassen für Bedienstete und Arbeiter der Privatbahnen. Evidenzhaltnng der ortsüblichen Taglöhne. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 14. April 1894. Z. 5594. **53**, 950.

Lagerhäuser in Triest. Führung des Betriebes durch die Staatsverwaltung. Kundmachung des Handelsministeriums vom 28. März 1894, Z. 16.561. **37**, 671.

Landsturmdienst:
— Enthebung der Eisenbahnbediensteten. Erlass des Handelsministeriums vom 21. September 1894, Z. 45.389. **115**, 1913.
— — Vorgang in Ungarn. Erlass des Handelsministeriums vom 12. October 1894, Z. 49.622. **124**, 2058.
— Meldepflicht der landsturmpflichtigen Eisenbahnbediensteten. Erlass des Handelsministeriums vom 3. October 1894, Z. 50.788. **119**, 1981.

Langer'sche Feuerungsanlage. Erprobung. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. August 1894, Z. 437/Pr. **98**, 1685.

Localbahnamt:
— Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. **53**, 949. **55**, 981.
— Zusammenstellung der unterstehenden Localbahnen. Kundmachung des Handelsministeriums vom 18. Juli 1894, Z. 34.315. **84**, 1489.

Mährische Grenzbahn. Uebernahme durch den Staat. Kundmachung des Handelsministeriums vom 19. December 1894, Z. 67.838. **148**, 2655.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Uebernahme durch den Staat. Kundmachung des Handelsministeriums vom 19. December 1894, Z. 67 839. **148**, 2656.

Mitteleuropäische Zeit im Dienste bei den auf Eisenbahnen aufgestellten k. k. Zollämtern. Kundmachung des Finanzministeriums vom 14. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 26 **19**, 357.
— im Dienste der auf den Bahnhöfen etablirten k. k. Post- und Telegraphenämter. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 27. April 1894, Z. 7561. **54**, 965.

Pensions- oder Provisionsversicherung für das definitiv angestellte Bahnpersonal. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 31. December 1893, Z. 24.199. **3**, 66.

Personenwagen. Abkühlung der Temperatur während der Sommermonate. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 29. April 1894, Z. 7227. **55**, 986.

Prämien für die Auffindung von die Betriebssicherheit gefährdenden Gebrechen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 29. Jänner 1894, Z. 1447/I. **15**, 283.

Reblaus-Convention. Amtlich untersuchte Gartenanlagen Oesterreichs. **104**, 1769.

Refactien, rechtzeitige Publication. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 19. September 1894, Z. 17.629. **113**, 1873.

Reservoirwagen. Anbringung von Bremsvorrichtungen. Erlass des Handelsministeriums vom 8. November 1894, Z. 56.072. **139**, 2360.

Sandgeleise zum stossfreien Aufhalten entlaufener Wagen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 28. Mai 1894, Z. 2267. **65**, 1137.

Schienenmarkirung mit der Nummer der Charge des Hüttenprocesses. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 29. Jänner 1894, Z. 1447/I. **15**, 283.
Schiffahrt auf dem Aber- oder Wolfgangsee. Betriebsvorschriften. Kundmachung der Landesregierung in Salzburg vom 3. März 1894, Z. 1802. **50**, 906.
Schiffahrt am Traunsee in die Nähe der Gmundner Seeklausen. Kundmachung der Statthalterei in Linz vom 22. Juni 1894, Nr. 8030, L.-G.-Bl. Nr. 26. **91**, 1593
Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe. Polizeiordnung. Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues vom 3. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 39. **31**, 557.
Schiff- und Flossfahrt auf den Flüssen Vöckla und Ager. Kundmachung der Statthalterei in Linz vom 24. Juni 1894, Z. 9341, L.-G.-Bl. Nr. 25. **86**, 1518.
Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung für die oberösterreichischen und salzburgischen Seen. Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues vom 12. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 5 ex 1894. **7**, 145.
Schiffahrts- und strompolizeiliche Vorschriften für die Elbestrecke von Melnik bis zur österr.-deutschen Grenze. Kundmachung der Statthalterei in Prag vom 26. August 1894, Z. 111.404, L.-G.-B. Nr 74. **123**, 2037.
Schleppbahn-Verträge. Aufnahme der Bestimmung hinsichtlich der Betriebseinstellung im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle. Erlass des Handelsministeriums vom 8. März 1894, Z. 9730. **32**, 578.

Statistik:

— Einführung neuer Vorlagen. Erlass des Handelsministeriums vom 20. März 1894, Z. 12.564. **48**, 873.
— Ausserachtlassung geringfügiger Unfälle bei Aufstellung der Unfallstatistik. Erlass des Handelsministeriums vom 6. November 1894, Z. 56.667. **132**, 2205.

Tarife:

— Berichtigung von Druckfehlern und Berechnungsfehlern. Erlass des Handelsministeriums vom 1. October 1894, Z. 32.396. **116**, 1933.
— Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen. Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488. **127**, 2111.
Tarifermässigungen für Heu und Stroh. Erlass des Handelsministeriums vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791. **9**, 187.
Tarif, Theil I. Aenderung der Liste der nach dem Ladegewichte tarifirenden Artikel. **105**, 1781.

Teiche:

— Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung. Verordnung der Ministerien für Ackerbau, des Innern und des Handels vom 14. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 45. **36**, 649. Erlass des Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130. **138**, 2338.

Unfallversicherung:

— Eintheilung der einbezogenen Unternehmungen in Gefahrenclassen. Verordnung des Ministeriums des Innern vom 10. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 216. **140**, 2373.
— Zeitpunkt des Beginnes der Wirksamkeit der Versicherung. Verordnung des Ministeriums des Innern vom 18. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 220. **140**, 2374.
Verkehrsanlagen in Wien. Weitere Bestimmungen über die Ausführung. Gesetz vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73. **45**, 821.
Verkehrsverbote der von Carl Dömei in Budapest erzeugten Präparate für Kunstweinbereitung. Verordnung des Ministeriums des Innern und des Handels vom 13. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 179. **97**, 1675.
Vieheinfuhr aus Rumänien. Verordnung des Ministeriums des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 20. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 115. **71**, 1249.
Viehsalz. Tarifirung. Erlass des Handelsministeriums vom 9. Juni 1894, Z. 1207 H. M. **68**, 1197.
Viehtransporte. Vorrichtungen in den zur Beladung mit lebenden Thieren beigestellten Wagen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 30. Juni 1894, Z. 17.434. **79**, 1405.
Warnungs- und Brückentafeln bei eisernen Bahnüberbrückungen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 27. Mai 1894, Z. 8565. **64**, 1121.
Zollabfertigungsdienst auf den Eisenbahnlinien zwischen Oesterreichisch- und Russisch-Nowosielitza. Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 31. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 32. **22**, 405.
Zollamt Troppau. Einbeziehung in die im Anhange zu der Verordnung vom 15. Juli 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 107) bezeichneten Zoll-(Eingangs-)Aemter. Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 9. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 235. **149**, 2689.
Zollbehandlung russischer Provenienzen bei der Einfuhr in das österreichisch-ungarische Zollgebiet. Verordnung des Gesammtministeriums vom 31. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 61. **39**, 705. Circularerlass an sämmtliche Handels- und Gewerbekammern. **39**, 705.
Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst in Teodo. Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 31. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 215. **140**, 2373.
Zollfreie Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten beim Hauptzollamte II. Classe in Wels. Kundmachung des Finanzministeriums vom 17. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 28. **19**, 358.
Zuckersteuer-Vollzugsvorschrift. Ergänzung rücksichtlich der stichprobeweisen Gewichtsermittlung des für den Export bestimmten Zuckers in Säcken. Verordnung des Finanzministeriums vom 2. Februar 1894, Z. 4406. **21**, 390.
Zugsverspätungen und Unfälle. Vorlage statistischer Nachweisungen. Erlass der General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 6. Mai 1894, Z. 6914. **56**, 997.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Herrenhaus.

Gesetzentwürfe:

— Weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien. **34**, 612.
— Ausdehnung der Unfallversicherung. **53**, 950.
— Erwerbung der von der Gemeinde und Handels- und Gewerbekammer in Triest errichteten öffentlichen Lagerhäuser und Hangars durch den Staat. **53**, 951. **54**, 968.
— Betriebführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn und die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina. **54**, 968. **65**, 1149.
— Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, betreffend den Beitritt fremder Staaten. **65**, 1149.
— Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Spanien. **65**, 1149.
— Handelsconvention mit Rumänien. **65**, 1149.
— Die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen. **65**, 1149.
— Erwerbung der Böhmischen Westbahn, Mährischen Grenzbahn und Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat. **144**, 2470.
— Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen. **148**, 2656.
— Verwendbarkeit der von der Galiz. Länderbank zu emittirenden Eisenbahn-Obligationen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien. **148**, 2656.

Abgeordnetenhaus.

Baurechnung für die Böhm.-mähr. Transversalbahn. **24**, 439.

Budgetverhandlungen:

— im Ausschuss. **28**, 507. **29**, 525. **30**, 548.
— im Plenum. **60**, 1059. **61**, 1074.
— Budget der k. u. k. Staatsbahnen für das Jahr 1895. **119**, 1983.
— Budget für Wasserbauten für 1895. **140**, 2375.
— Staatsvoranschlag pro 1895. **121**, 2007.
— Ressort des Handelsministeriums. **58**, 1034.
— Unterstützung der Handelsmarine. **24**, 439.

Gesetzentwürfe:

— Bestimmungen über die Durchführung der Wiener Verkehrsanlagen. **25**, 469, **28**, 507. **29**, 521. **30**, 546. **32**, 579.
— Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, betreffend den Beitritt solcher Staaten, welche an dem Abschlusse desselben nicht theilgenommen haben. **28**, 507. **29**, 525. **61**, 1076.
— provisorische Regelung der Handelsbeziehungen mit Russland **29**, 525.

Gesetzentwürfe:
— Erwerbung der öffentlichen Lagerhäuser und Hangars im neuen Hafen von Triest durch den Staat. **30**, 548. **44**, 806.
— die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen **44**, 802 **45**, 823. **46**, 840. **54**, 968. **64**, 1122.
— die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina. Gesetzentwurf, Begründung und Uebereinkommen. **57**, 1015. **64**, 1126.
— Handelsconvention mit Rumänien. **24**, 439.
— Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Spanien. **24**, 439. **61**, 1076.
— Ausdehnung der Unfallversicherung. **62**, 1087.
— Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen. **128**, 2127. Begründung. **130**, 2161. **132**, 2206. **133**, 2222. **134**, 2237. Berathung. **140** 2378. **144**, 2471. **145**, 2502.
— Erwerbung der Böhm. Westbahn, der Mähr. Grenzbahn und der Mähr.-schles. Centralbahn für den Staat nebst dem Uebereinkommen. **134**, 2241. Begründung. **135**, 2258. **136**, 2282. **139**, 2360. **143**, 2454.
— Verwendbarkeit der von der galizischen Landeshank zu emittirenden Eisenbahnobligationen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien. **146**, 2551.

Interpellationen:
— Richter, betreffend eine missliche Ausnützung der Bestimmungen über den Veredlungsverkehr Seitens der ungarischen Mühlenindustriellen. **28**, 507.
— Demel, betreffend den Bau der Strecke Troppau—Landesgrenze gegen Ratibor. **29**, 525.
— Tansche, betreffend Frachtbetragszahlung bei Viehsalz-Transporten und Herabsetznng des Frachttarifes und der Spesen für Viehsalz. **30**, 548.
— Tausche, betreffend Beibehaltung des Profiles der Frachtwagen von Ungarn bei Heu- und Strohsendungen. **30**, 548.
— Hofmann von Wellenhof, betreffend angebliche Uebelstände bezüglich der Knallhaltesignale bei der Südhahn. **30**, 548.
— Kaiser, betreffend den Bau der Localbahn Barzdorf—Lindewiese. **48**, 876.
— Bulat, wegen Verlängerung der Eisenbahn Sissek—Novi bis Knin. **122**, 2020.
— Gessmann, betreffend die disciplinare Behandlung und das Dienstverhältniss der Eisenbahnbediensteten. **135**, 2260.
— Hofmann von Wellenhof, wegen Schaffung einer staatlichen Instanz zur Entscheidung in allen Dienst-, Lohn- und Disciplinarverhältnissen der Beamten und Bediensteten der Privathahnen. **137**, 2310.
— Coronini, betreffend Verbindung des Küstenlandes mit dem Innern der Monarchie durch den Bau von Eisenhahnen. **143**, 2456. **145**, 2505. **146**, 2551.
— Morre, betreffend Missstände auf der Localhahn Radkersburg—Luttenberg. **146**, 2551.
— Hallwich, betreffend Aufhebung der Refactien für Mehlsendungen. **146**, 2551. **148**, 2656.

Interpellationsbeantwortungen:
— Biankini, betreffend die Hafenarbeiten in Vodice. **28**, 507.
— Gessmann, betreffend die den activen Staatsbeamten normalmässig zu gewährende Fahrpreisbegünstigung im Eisenbahnverkehre. **33**, 594.
— Demel, betreffend Verstaatlichung der Mähr.-schles. Centralbahn und Ausbau der Theilstrecke von Troppau nach Ratibor. **61**, 1074.
— Kaiser, betreffend den Bau der Localbahn Lindewiese—Barzdorf und Barzdorf—Jauernig. **61**, 1075.
— Tausche, betreffend die Einhaltung reducirter Ladeprofile. **61**, 1075.
— Biankini, betreffend die Berücksichtigung der sprachlichen Verhältnisse im Bereiche der Seeverwaltung. **61**, 1075.
— Hofmann, betreffend sicherheitsgefährliche Verwahrung der Knallkapseln und den Uebelstand auf der Südbahn, dass Zugsführer die Schreibgeschäfte im Winter in ungeheizten Wagen verrichten müssen. **61**, 1076.
— Perić, betreffend die Uebernahme von Officieren der k. und k. Kriegsmarine in den Dienst des Oesterr. Lloyd. **64**, 1126.
— Coronini, betreffend das Project einer Localbahn von Görz nach Haidenschaft. **64**, 1126.
— Perić, betreffend Gewährung von Begünstigungen an k. k. Staatsbeamte und Diener für Fahrten auf Schiffen des Oesterr. Lloyd. **64**, 1126.
— Biankini, betreffend Vornahme von Hafenarbeiten in Zlarin. **64**, 1126.

Interpellationsbeantwortungen:
— Kurz, betreffend Verstaatlichung der Böhmischen Westhahn. **64**, 1127.
— Kaiser, betreffend den Bau der Linie Lindewiese—Barzdorf. **147**, 2605.

Petitionen:
— Aufhebung der Güteravisirung durch die Post. **24**, 439.
— Staatssubvention für den Bau der Localbahn Castolovitz über Reichenau nach Kwasney. **24**, 439.
— Bau einer Eisenbahn von Taus über Klentsch und Tachan nach Plan. **24**, 439.
— Ausbau der Localbahn Chrast—Ober-Stupno über Radnic nach Vejvanov. **24**, 439.
— Bau der Localbahn Korneuburg—Ernsthrunn. **24**, 439.
— Uebernahme von Actien im Betrage von 200.000 fl. der Localbahn Wels—Aschach. **24**, 439.
— um Abänderung des Eisenbahn-Betriebsreglements. **24**, 439.
— Bau der Localbahn Moldauthein—Wodňan und Bechyn—Tabor. **25**, 460.
— Bau der Localbahn Rumburg – Schluckenau-Nixdorf. **29**, 525.
— der Interessenten der Eisenhahnstrecke Marienbad—Karlsbad. **54**, 968.
— der Interessenten der Eisenbahnstrecke Schönwehr—Elbogen. **54**, 968.

Resolutionen:
— Bau der Eisenbahn Neuhaus—Neu-Bistritz. **54**, 969.
— „ „ „ Breznic—Blatna—Strakonitz. **54**, 969
— Förderung der freien Schifffahrt zur directen Verbindung zwischen Triest und Spanien. **61**, 1076.
— Bau der Tauernbahn. **64**, 1126.

Landtage:

Landtagsbeschlüsse:
— Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Böhmen. **35**, 632.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

— Bericht des Handelsministers über den diesjährigen Waaren- und Personenverkehr innerhalb der ersten drei Quartale. **126**, 2091.
— — über die Amtsthätigkeit im Jahre 1893. **133**, 2226. **141**, 2407. **145**, 2506.

Gesetzentwürfe:
— — Eisenbahnangelegenheiten. **33**, 596.
— — Localbahn Versecz—Temes-Kubin. **22**, 409.
— — „ Vinkovce—Gunja-Brčka. **29**, 527.
— Investitionen zu Gunsten der kgl. Ungar. Staatsbahnen. **69**, 1220.
— — Staatliche Subvention des Baues von Seeschiffen. **128**, 2131.
— — Ausbau der Székler Eisenbahnen. **130**, 2165.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn ein Reisender entgegen der Vorschrift des Eisenbahn-Betriebsreglements und der im Coupé angebrachten Warnung seine Hand aus dem Coupéfenster des fahrenden Zuges hinausstreckt und dadurch eine Verletzung an derselben erleidet, so hat die Eisenbahnunternehmung hiefür gemäss § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht zu haften, da diese Beschädigung lediglich die Folge des eigenen Verschuldens des Verletzten ist. **10**, 206.

Zu den Regierungsgeschäften im Sinne des § 101, Abs. 2, des Strafgesetzes gehören auch wirthschaftliche Unternehmungen des Staates (z. B. der Betrieh von Eisenbahnen); in Ansehung derselben begangene Veruntreuungen der Betriehsorgane unterliegen daher als Amtsveruntreuungen der Beurtheilung nach § 181 St.-G. **15**, 284.

Das Schmerzengeld ist eine Vergütung sowohl für körperliche als auch moralische Schmerzen. Zu letzteren kann auch die Sorge für die eigene Zukunft und für die Zukunft der Familie gerechnet werden (§§ 1325, 1336 a. b. G.-B.). **28**, 506.

Die Zwangsvollstreckung in die Activitätsbezüge eines öffentlichen Beamten ergreift zugleich die zukünftigen Ruhegenüsse desselben. **33**, 592.

Die Bestimmung des Artikels 211 des Handelsgesetzbuches, wonach vor erfolgter Statutengenehmigung und Eintragung in das Handelsregister die Actiengesellschaft als solche nicht besteht, bestimmt nur das Verhalten der Actiengesellschaft dritten Personen gegenüber in handelsrechtlicher Beziehung, präjudicirt jedoch in keiner Weise dem steuerrechtlichen Standpunkte. **43**, 791.

Zur Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen ist es genügend, die Möglichkeit der Verletzung der gemeinschaftlichen Rechte derselben darzuthun. Die Frage, ob eine solche Verletzung wirklich stattgefunden hat, ist hiebei nicht zu untersuchen; dieselbe ist vielmehr vom Curator zur richterlichen Entscheidung zu bringen. **54**, 965.

Das Honorar eines bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht dauernd angestellten, sondern gegen eine einmonatliche Kündigung in Verwendung stehender Ingenieurs kann für die Zukunft nicht in Execution gezogen werden. **77**, 1361.

Mit der Tragfähigkeit eines Schiffes (der sogenannten salutifera portata) ist dessen Tonnengehalt nicht identisch. Lediglich deshalb, weil es mehr Gewichtstonnen trug, als sein Registerinhalt an Tonnen ausmacht, lässt sich nicht behaupten, dass die Ladung übermässig war (§ 336 b. St.-G.) **96**, 1661.

Die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, gestattet keine beliebige Ausdehnung, und begründet die gegen Einsprache des Grundeigenthümers ohne vorherige Einholung der Entscheidung der politischen Bezirksbehörde vorgenommene Beseitigung der den Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse eine Besitzstörung, über welche die Gerichte abzuurtheilen haben. **98**, 1686.

Die einem Bahnbediensteten gebührenden Meilengelder können nicht in Execution gezogen werden. Die Aufhebung einer darauf bewilligten Execution muss auch dann, wenn der betreffende Executionsbescheid schon in Rechtskraft erwachsen ist, über Anzeige der Bahnverwaltung erfolgen. **119**, 1982.

Die Amortisationsfrist für eine in Verlust gerathene Actie der Kronprinz Rudolf-Bahn sammt Coupons vom 1. Jänner 1892 bis 1. Juli 1898 ist mit der Dauer von einem Jahre, sechs Wochen und drei Tagen, vom Tage des Edictes an gerechnet, für die Actie und sämmtliche Coupons festzusetzen. **142**, 2425.

Die Fälschung eines Viehpasses begründet das Verbrechen des Betruges nach § 199 d des Strafgesetzes, wenn auch die zur Umgehung der ärztlichen Viehbeschau mit gefälschtem Viehpasse zu Markte gebrachten Thiere bei der nachfolgenden amtlichen Besichtigung gesund befunden wurden. **147**. 2598.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Die auf Grund des Betriebsreglements für Eisenbahnen stattfindenden licitationsweisen Veräusserungen unanbringlicher Frachtgüter sind keine freiwilligen öffentlichen Versteigerungen und ist sonach von denselben das Armenpercent nicht zu entrichten. **6**, 128.

Soferne Aenderungen in den bestehenden Verhältnissen einer Eisenbahn aus Gründen der Erweiterung und Modification des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, haben Verhandlung und Entscheidung auf die gleichen Fragen sich zu beziehen, wie bei der Neuanlage der Eisenbahn. **13**, 246.

Der § 8 der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25 (Collision zwischen bestehenden Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen), hat keine Anwendung auf spätere Erweiterungsanlagen der Eisenbahn, sondern greift nur insoweit platz, als es sich um die Erhaltung und Benützung der bereits angelegten Bahn handelt. **13**, 246.

Der Betrieb des Postdienstes bei den nicht ärarischen Postanstalten ist nicht als ein Betrieb des Staates aufzufassen; das hiebei beschäftigte Personal unterliegt der Krankenversicherungspflicht nach dem Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33. **18**, 343.

Die Verpflichtung des Grundeigenthümers zur Abtretung von Theilen seines Grundes für Strassenzwecke ist nach der bezüglichen Bauordnung zu beurtheilen. **24**, 438.

Der Umstand, dass eine Trottoirherstellung auf dem Grunde einer Eisenbahnunternehmung erfolgen soll, vermag für sich allein die Competenz des Handelsministeriums zur Ertheilung des hiezu erforderlichen Auftrages nicht zu begründen. **24**, 438.

Die Kosten, welche aufzuwenden sind, um ein Unternehmen in Betrieb zu setzen, beziehungsweise über die ursprüngliche Betriebsdauer in Betrieb zu erhalten, tragen die Natur eines Gründungscapitals an sich, und sind daher jene Beträge, welche aus den Betriebseinnahmen zu diesem Zwecke verwendet werden, bei Bemessung der Einkommensteuer nicht als Betriebsauslagen zu behandeln. **30**, 545.

Eine unrichtige Belehrung einer Partei über die ihr zustehenden Rechtsmittel gegen eine im administrativen Verfahren getroffene Entscheidung begründet kein Recht dieser Partei auf eine weitere meritorische Entscheidung. **37**, 671.

Die autonomen Behörden sind nicht berufen, einer Eisenbahnunternehmung die Verpflichtung zur Bestreitung der Kosten für an Bezirksstrassen vorgenommene Herstellungen auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes aufzutragen. **49**, 891.

Ein Rechtsanspruch auf die staatliche Concessionirung einer Actiengesellschaft besteht nicht. **55**. 986.

Die Uebertragung einer Tramwayconcession an eine Gesellschaft ist im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen. **55**, 986.

Ein im Betriebe einer Eisenbahnunternehmung stehendes Lebensmittelmagazin, mit dem eine Speculationsabsicht nicht verbunden ist, fällt nicht unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung. **62**, 1086.

Die 60tägige Frist für die Einbringung der Beschwerdeschrift beim Verwaltungsgerichtshofe lauft nicht vom Tage der Zustellung des Erlasses, mit welchem eine Vorstellung gegen eine in letzter Instanz gefällte Entscheidung zurückgewiesen worden ist, sondern vom Tage der Zustellung dieser Entscheidung selbst. **68**, 1204.

Den Gemeindeangehörigen fehlt die Legitimation zur Beschwerdeführung vor dem Verwaltungsgerichtshofe, wenn die angefochtene Entscheidung über Einschreiten der Gemeinde erflossen ist. **74**, 1306.

Schleppbahnen, welche einen Bestandtheil der Betriebsanlagen der Hauptlinie einer Eisenbahn bilden und mit der letzteren ein einheitliches Ganzes darstellen, geniessen die rücksichtlich der Hauptlinie Seitens des Staates eingeräumten finanziellen Begünstigungen ebenfalls. **87**, 1535.

Von den durch die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des Betriebsreglements für Eisenbahnen stattfindenden licitationsweisen Veräusserungen unanbringlicher Frachtgüter ist das Armenpercent nicht zu entrichten. **93**, 1621.

Die Wiederherstellung einer durch Naturereignisse zerstörten Wasserbenützungsanlage kann deren Eigenthümer durch die Administrativbehörde nicht anfgetragen werden. **99**, 1702.

Wenn im Zuge des administrativen Verfahrens wider eine Eisenbahnunternehmung eine Forderung erhoben wird, welche die Partei aus einem Specialtitel ableitet, so darf sich die Entscheidung des Handelsministeriums nicht auf den Anspruch beschränken, ob die Forderung nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes begründet sei, sondern muss sich die Entscheidung auch auf den Specialtitel erstrecken. **126**, 2089.

Eine Partei, welche das staatliche Aufsichtsrecht der politischen Behörden angerufen und die Vornahme einer commissionellen Amtshandlung ausdrücklich begehrt hat, ist gehalten, die Commissionskosten vorbehaltlos zu tragen, wenn behördlich weder eine Gesetzverletzung, noch ein Verschulden der Gegenpartei constatirt wird. **131**, 2191.

Die kaiserliche Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, findet auch auf eine ausländische Actiengesellschaft Anwendung, welche durch ein Comptoir in Oesterreich gewerbsmässig Handelsgeschäfte betreibt. **138**, 2340.

Die Bestimmung der Gassenbreite und der Baulinien für eine Gasse fällt, ohne dass eine Ausnahme zu Gunsten von Eisenbahngrundstücken bestände, ausschliesslich in die Competenz der Baubehörden. **144**, 2470.

Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien.

Anwendnng einer im Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen nnd Schiffahrt publicirten Refactietabelle. **56**, 999.

Die Frist im § 61, Abs. 4, des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, ist eine Verjährungsfrist; Frachtrückerstattungsansprüche, hei welchen die Partei die Anwendung eines billigeren Tarifes auf der nicht benützten Route verlangt, erlöschen durch Annahme des Gutes nnd Bezahlung der Fracht im Sinne des Art. 408, Abs. 1, H.-G.-B. **72**, 1267.

Ein Verkehrsbeamter (Stationschef) ist nicht berechtigt, mit den Parteien rechtsgiltige Vereinbarungen hezüglich der Frachtgebühren zn treffen, welche von den kundgemachten Tarifen abweichen. **107**, 1805.

Frachterstattungsansprüche, welche vor dem 1. Jänner 1893, also zur Zeit der Geltung des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, entstanden sind, unterliegen der einjährigen Verjährungsfrist des § 61, Abs. 4, des Betriebsreglements vom 10. December 1892. **123**, 2038.

Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Bei Klagen auf Schadenersatz in Folge von Lieferfristüberschreitungen ist der Causalnexus zwischen dem Schaden und der Lieferfristüberschreitung vom Kläger nachzuweisen. **17**, 325.

Die Bahnverwaltnng kann die Richtigkeit einer Abwage, bei der sie ohne Protest intervenirt hat, nicht nachträglich anfechten. **84**, 1491.

Wenn sich eine Eisenhahnverwaltung dem Schiedsgerichte unterworfen hat, so sind während der Zeit, für welche diese Unterwerfnng erklärt wurde, nachträgliche Modificationen der Unterwerfungsclausel nnstatthaft. Die Avisirung einer Sendung, welche laut Vermerkes im Frachtbrief Bahnhof restante aufgegeben ist, macht die Bahn für den dadurch dem Aufgeber erwachsenen Schaden ersatzpflichtig. **129**, 2141.

Entscheidungen ungarischer Behörden.

Die strafrechtliche Verhandlung über das Herabspringen eines Reisenden von dem noch nicht zum Stillstande gebrachten Zuge gehört zur Competenz der kgl. Gerichte. **32**, 579.

Eine Eisenhahnunternehmung darf keine anderen Begünstigungen für sich in Ansprnch nehmen, als welche im Handelsgesetzhnch ausdrücklich vorgesehen sind; daher kann die in § 61, Abs. 4, des neuen Betriebsreglements normirte einjährige Verjährungsfrist keine richterliche Beachtung finden. **33**, 593.

Verleumdungen oder Ehrenheleidigungen, welche gegen einen Stationsvorstand verübt werden, sind nur dann gemäss § 262 des ung. St.-G.-B. zu bestrafen, wenn die beschimpfende Aeussernng sich auf sein amtliches Vorgehen in Eisenhahnangelegenheiten öffentlich-polizeilicher Natur heziehen, sonst hat § 261 zur Anwendung zn kommen. **63**, 1114.

Die Constatirung einer während des Transportes erfolgten Beschädigung der Waare ist nicht blos eine innere Administrationsangelegenheit der Eisenbahn, sondern eine dem § 71 des Eisenbahn-Betriebsreglements und dem Frachtvertrage entspringende Verpflichtung; daher sind die von der Eisenbahnverwaltnng über den Schaden aufgenommenen Constatirungs- und Zengenvernehmungs-Protokolle als eine gemeinschaftliche Urkunde anzusehen. **113**, 1873.

Zur Frage der Beitragsleistnng für die Erhaltung der Zufahrtsstrassen zn den Stationen. **7**, 154.

IV. Literatur.

Bnschman, Max Freiherr von, J.-D. Die Vorschriften, hetreffend den Transport von Thieren und die Tarife hei diesen Transporten, sowie den Fleischtransport auf den österreichischen Eisenbahnen. **43**, 794.

— Supplementheft zu: Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement etc. **70**, 1240.

— Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transporthestimmungen, sowie die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- nnd Güterverkehr. **128**, 2132.

Braun. Ursachen der periodischen Wagennoth der Eisenhahnen und Mittel zu ihrer Behebung. **63**, 1114.

Bricka. Cours de chemin de fer professé à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. **145**, 2508.

Häptke. Die Selhstentzündnng von Schiffsladungen, Baumwolle und anderen Faserstoffen, Steinkohlen etc., sowie deren Verhütung. **6**, 134.

Hess und Mehler. Anleitung zur ersten Hilfeleistung hei plötzlichen Unfällen. **84**, 1496.

Koch. Eisenbahn- und Verkehrskarte von Europa. **41**, 753.

— Eisenhahn-Stationsverzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenhahnen Europas. **98**, 1692.

Nicoli. Guida ferroviaria Manuale pratico. **48**, 880.

Pollak. Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1894. **9**, 194.

Röll. Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Ordnung, VI. Band. **41**, 753.

Eisenbahnkarte der österr.-ungar. Monarchie. **117**, 1952.

V. Projectirte, noch nicht im Bau befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

Dampftramhahn von Graz über Maria Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz und für eine Drahtseil- eventuell Zahnradhahn von Radegnnd auf das Platean des Schöckl. Vornahme technischer Vorarbeiten. **10**, 296. **89**, 1562.

— von Graz über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan his nach Strassengel und Judendorf. Fristerstreckung für die Vornahme technischer Vorarheiten. **30**, 542.

— von Graz über Unter-Andritz nach Strassengel und Judendorf, und zwar von Unter-Andritz über Ober-Andritz, Neustift nnd Rinegg nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn eventuell Zahnradhahn von Radegund auf den Schöckl. Fristerstreckung für die Vornahme technischer Vorarbeiten. **30**, 542.

— von Lemherg-Kleparów nach Janow und vom Lemherger Central-Bahnhof nach der Stadt Lemberg. Politische Begehung. **77**, 1362.

— von Witkowitz nach Schönbrunn und von Přivoz his zur Reichsgrenze. Vornahme technischer Vorarheiten. **143**, 2441.

Drahtseilhahn von Triest nach Scorola. Trassenrevision. **35**, 633, **48**, 876.

— von Radegund auf das Plateau des Schöckl. Vornahme technischer Vorarbeiten. **89**, 1562.

— in Davle. Politische Begehnng. **96**, 1665.

Elektrische Bahn von Alt-Aussee längs des Augstbaches his zur Rettenhachalm und von dort im Thale des Rettenbaches his nach Ischl. Vornahme technischer Vorarheiten. **6**, 128.

— von Karlsbad nach Giesshübl-Puchstein. Projectsgenehmigung. **94**, 1641.

— von Bielitz nach Ober-Ohlisch. Trassenrevision. **97**, 1677.

— Stadthahnlinien in Wien. Vornahme technischer Vorarbeiten. **50**, 905. **106**, 1793.

— von Predazzo nach Moena als Fortsetzung der intendirten Localbahnstrecke Castello—Predazzo. Vornahme technischer Vorarbeiten. **99**, 1701.

— von der Parkstrasse in Prag über Žižkow und die kgl. Weinherge zurück zum Ausgangspunkte in der Parkstrasse in Prag. Vornahme technischer Vorarbeiten. **143**, 2441.

Localbahn von Bartfeld nach Konieczna. Theilstrecke Konieczna—Landesgrenze. Vornahme technischer Vorarbeiten. **1**, 5.
— von der Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen über Manetin, Stiedra und Theusing nach Petschau zum Anschluss an die projectirte Localbahn Marienbad—Karlsbad. Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten. **3**, 66.
— von Mähr.-Neustadt über Aichen, Unter- und Ober-Langendorf bis zum Vereinigungspunkte der Oslawathales mit dem Haugenthale. Vornahme technischer Vorarbeiten. **7**, 154.
— von Zeltweg nach Wolfsberg. Trassenrevision und Stationscommission. **9**, 189.
— von Sevrcola auf das Plateau von Opčina. Vornahme technischer Vorarbeiten. **10**, 205.
— von Pardubitz oder Rossic über Bohdaneč und Chlumetz nach der Station Königsstadtl. Vornahme technischer Vorarbeiten. **12**, 233.
— von den Stationen Rudolfswerth oder Straža der Unterkrainer Bahnen über Tschernembl oder Möttling in der Richtung gegen die krainische Landesgrenze. Vornahme technischer Vorarbeiten. **19**, 357.
— von der Station Jaroměř-Josefstadt der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und von Josefstadt nach der Station Neustadt a. d. Mettau der letztgenannten Bahnlinie. Vornahme technischer Vorarbeiten. **23**, 426.
— von der Station Wurzelsdorf oder von einem anderen Punkte der Localbahn Tannwald—Neuwelt nach Rochlitz, eventuell Ober-Rochlitz und Unter-Rochlitz zum Anschluss an die projectirte Localbahn Starkenbach—Rochlitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **28**, 505.
— Karlsbad—Neudek—Johanngeorgenstadt. Trassengenehmigung. **28**, 509.
— von Neumarkt-Kallham über Peuerbach nach Waizenkirchen. Trassenrevision. **30**, 548, **34**, 613.
— von Rzeszów über Dynow und Grabownica nach Rymanów. Trassenrevision. **39**, 717. **45**, 827.
— von Chabówka über Neumarkt nach Zakopane. Vornahme technischer Vorarbeiten. **40**, 729. Trassenrevision. **135**, 2260.
— von Polička zur Station Leitomischl der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Vornahme technischer Vorarbeiten. — **43**, 791.
— von Polička zur Station Skuč der österr. Nordwestbahn. Vornahme technischer Vorarbeiten. **43**, 791.
— von Pardubitz nach Tynischt. Trassenrevision. **45**, 827.
— von Prerau nach Bistritz am Hochstein. Vornahme technischer Vorarbeiten. **49**, 889. Fristverlängerung. **119**, 1981.
— von Przeworsk über Kanczuga nach Dynów. Vornahme technischer Vorarbeiten. **62**, 1085.
— von Stramberg nach Wernsdorf. Trassenrevision. **61**, 1088.
— von Volosca bis znr ungar. Landesgrenze bei Fiume und von Abbazia über Ika nach Lovrana. Fristverlängerung für die Vornahme technischer Vorarbeiten. **68**, 1198.
— von der Stadt Mšeno über Gross-Aujezd, Nebuželz, Lhotka und Wrntitz zur Station Melnik der Elbethalbahn und von da zu einem geeigneten Punkte am rechten Ufer der Elbe mit einem Flügel von Střem nach Střednitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **68**, 1198. Trassenrevision. **108**, 1806.
— von Otrokowitz nach Wisowitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **70**, 1233.
— von Zöptau nach Römerstadt. Vornahme technischer Vorarbeiten. **72**, 1266.
— von Jaslo über Zmigród nach Konieczna. Trassenrevision. **73**, 1286.
— von der Station Arnau der österr. Nordwestbahn nach Ober-Langenau, eventuell bis Niederhof, mit Abzweigung von Mittel-Langenau nach Hohenelbe einerseits und nach Schwarzenthal andererseits und einer Variante von Ober-Langenan nach Schwarzenthal. Vornahme technischer Vorarbeiten. **83**, 1476.
— von der Station Brückl der k. k. Staatsbahnlinie Hüttenberg—Glandorf—Klagenfurt nach Völkermarkt. Vornahme technischer Vorarbeiten. **84**, 1489. Trassenrevision. **134**, 2247. **135**, 2259.
— von Kojetein nach Tobitschau. Trassenrevision. **86**, 1523.
— von einem geeigneten Punkte der projectirten Eisenbahn Lann—Leitmeritz—Böhm.-Leipa bei Budyn über Jenšovic, Melnik, Mšeno, Unter-Četno, Jungbunzlau, Sobotka und Jičin nach Altpaka, mit einer Abzweigung nach Mšeno. Verlängerung zur Vornahme technischer Vorarbeiten. **90**, 1573.
— von Beneschau nach Wlaschim. Politische Begehung. **90**, 1585. **93**, 1626.
Localbahn von Schweissing nach Haid. Trassenrevision nnd Stationscommission. **93**, 1625. **100**, 1715.
— von St. Lorenzen über Zell a/M. nach Steindorf. Trassenrevision. **93**, 1625. **100**, 1715.
— von Rakonitz nach Mlatz. Stationscommission. **93**, 1625. **112**, 1863.
— von Freistadt oder einem anderen geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Linz—Budweis über Leonfelden und Helfenberg nach Haslach zum Anschluss an die Mühlkreisbahn. Vornahme technischer Vorarbeiten. **106**, 1793.
— von Salzburg über Oberndorf, das Bürmoos nach Braunau am Inn oder einem anderen Anschlusspunkte der Staatsbahnlinie Braunau—Strasswalchen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **111**, 1845. Trassenrevision. **118**, 1972.
— von Lamprechtshausen nach Brannau am Inn oder einem anderen geeigneten Punkte der Staatbahnlinie Braunau—Strasswalchen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **111**, 1845.
— vom Bahnhof Königgrätz in die gleichnamige Stadt und zu den Ziegelöfen bei Freihofen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **119**, 1982.
— von der Haltestelle Hinter-Třeban nach Hostomitz, eventuell nach Lochowitz oder Libomyšl. Vornahme technischer Vorarbeiten. **120**, 1993. Trassenrevision. **135**, 2258. **144**, 2472.
— von Nieder-Lindewiese nach Barzdorf. Politische Begehung. **122**, 2020.
— von der Station Bozen über Ober-Bozen und Klobenstein auf das Ritterhorn. Vornahme technischer Vorarbeiten. **129**, 2141.
— von Mähr.-Altstadt nach einem Punkte der Mährischen Grenzbahn zwischen den Stationen Hannsdorf und der Haltestelle Blaschke. Vornahme technischer Vorarbeiten. **133**, 2221.
— von Dynów über Dubiecko nach Przemysl und von Krzemienna nach Sanok. Vornahme technischer Vorarbeiten. **145**, 2501.
— von der Station Purkla der Localbahn Radkersburg—Spielfeld über Pettau zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina. **147**, 2597.
Normalspurige Localbahn von der Südbahnstation Radkersburg zur Station Fehring der Ungarischen Westbahn mit einer Abzweigung nach Gleichenberg. Vornahme technischer Vorarbeiten. **1**, 5.
— von Amstetten nach Schwarzenau. Trassenrevision. **2**, 38.
— von der Station Borki wielki der k. k. Staatsbahnen über Chodaczków, Skałat, Krzywe, Zarubince nach Grzymałow. Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten. **4**, 77.
— von Ustrzyki dolne nach Ustrzyki gorne mit Abzweigung nach Boberka. Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten. **4**, 77.
— von Königgrätz über Chwojno nach Holitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **5**, 107. Trassenrevision. **137**, 2310. **149**, 2691.
— von der Station Brüsau-Brünnlitz der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polička. Vornahme technischer Vorarbeiten. **9**, 187. Trassenrevision. **30**, 548. **41**, 748. **101**, 1737.
— von Wr.-Neustadt über Fischau nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges, mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf. Fristerstreckung für die Vornahme technischer Vorarbeiten. **9**, 187.
— von der Station Wšetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **10**, 206.
— vom Bahnhof der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Troppau über Katharein bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Piltsch. Vornahme technischer Vorarbeiten. **14**, 261.
— von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan—Prachatitz nach Wallern. Vornahme technischer Vorarbeiten. **14**, 261.
— von Lemberg nach Janów, eventuell nach Jaworow. Vornahme technischer Vorarbeiten. **19**, 357. Politische Begehung. **88**, 1550.
— von Wöllan nach Unterdrauburg. Trassenrevision. **22**, 407.
— von Grnlich nach Hochstein. Enquête. **22**, 407.
— von Blatna über Schlüsselburg bis Nepomuk zum Anschluss an die Kaiser Franz Josefsbahn und von Březnitz nach Rozmital. Voruahme technischer Vorarbeiten. **22**, 407. Trassenrevision und Stationscommission. **62**, 1088. **65**, 1149.
— von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der österr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Vornahme technischer Vorarbeiten. **28**, 505. Fristverlängerung. **98**, 1685.
— von der Station Jičin zur Station Turnau der Südnorddentschen Verbindungsbahn. Vornahme technischer Vorarbeiten. **30**, 542.

Normalspurige Localbahn von der Station Königinhof der Linie Josefstadt—Jaroměř—Altpaka zur Station Königinhof. Vornahme technischer Vorarbeiten. **32**, 578. Politische Begehung. **108**, 1815.
— von der Stadt Hayd nach Schweissing an der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger. Vornahme technischer Vorarbeiten. **33**, 593. Trassenrevision. **136**, 2287.
— von der Station Aigen-Schlägl der Mühlkreisbahn über Schwarzenberg bis zur Station Oberplan oder bis zu einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Budweis—Salnau. **34**, 612.
— von der Station Sudoměřitz der Kaiser Franz Josefsbahn nach Woschitz. Trassenrevision. **35**, 633.
— von der Station Stramberg der Stauding-Stramberger Localbahn zum Anschlusse an die Linie Kojetein—Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Frankstadt oder Wernsdorf. Vornahme technischer Vorarbeiten. **37**, 670. Trassenrevision. **57**, 1022.
— von einem Punkte der projectirten Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz nach Gaja oder Göding. Vornahme technischer Vorarbeiten. **37**, 670. Trassenrevision. **148**, 2656.
— von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan—Prachatitz nach Wallern. Vornahme technischer Vorarbeiten. **48**, 874.
— von der Station Leitomischl der Localbahn Chotzen—Leitomischl über Sebranitz nach Polička mit einer Abzweigung von Sebranitz nach Proseč. Vornahme technischer Vorarbeiten. **50**, 905.
— von Heřmanměstec über Chrudim, Hrochowteinitz, Morawan, Holitz, Chwojno nach Tynischt. Trassenrevision. **49**, 891. **58**, 1037.
— von Hrochowteinitz nach Chrast. Trassenrevision. **49**, 891. **58**, 1037.
— von Prachowitz nach Zawratetz. Trassenrevision. **49**, 891. **58**, 1037.
— von Hronow über Eipel und Königinhof nach Hořitz, von Hořitz über Neubidschow nach Königstadtl und von da über Poděbrad nach Peček. Trassenrevision. **53**, 1953.
— von der Station Ung.-Hradisch der Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jaroschau nach Bilowitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **56**, 997. Trassenrevision. **105**, 1784. **111**, 1848. **140**, 2379.
— von der Station Hallein der Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen über Kaltenhausen, Kuscbelbach und Au gegen Gartenau. Vornahme technischer Vorarbeiten. **57**, 1013.
— von Schlackenwerth nach Joachimsthal. Vornahme technischer Vorarbeiten. **59**, 1045. Trassenrevision. **13**, 250. **57**, 1022. Politische Begehung. **129**, 2143.
— von der Station Stockerau der österr. Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Kaiser Franz Josefsbahn. Vornahme technischer Vorarbeiten. **61**, 1073.
— von Rudolfswerth über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana. Fristerstreckung für die Vornahme der Vorarbeiten. **67**, 1189. Fristerstreckung. **121**, 2005.
— von der Station Kolomea der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn über Horodenka zu einem Punkte der Linie Kalinowszczyzna—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen oder der projectirten Localbahn Lužan—Zaleszczyki. Vornahme technischer Vorarbeiten. **68**, 1198.
— von der Station Swětla der österr. Nordwestbahn nach Kácow. Trassenrevision. **70**, 1237. **72**, 1268. **132**, 2209.
— von Deutschbrod-Přibyslau nach Saar. Vornahme technischer Vorarbeiten. **73**, 1286. Trassenrevision. **128**, 2090. **138**, 2340. **140**, 2379.
— von Kolomea über Szeparowce nach Delatyn. Trassenrevision. **74**, 1306.
— von Nakři-Netolitz zur Stadt Netolitz. Politische Begehung. **74**, 1306. **90**, 1585.
— von Sudoměřitz nach Jungwoschitz. Trassenrevision. **74** 1306.
— von Rochlitz nach Starkenbach. Vornahme tecbnischer Vorarbeiten. **84**, 1489.
— von Zdaunek über Litentschitz, Střilek und Koritschan nach Nemotitz. Vornahme tecbnischer Vorarbeiten. **94**, 1637.
— von Teplitz nach Lobositz mit einer Abzweigung von Settenz zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in Teplitz-Waldthor. Vornahme technischer Vorarbeiten. **95**, 1651. Trassenrevision. **128**, 2130. **142**, 2428.
— von Wlaschim über Zaislavic und Soutic nach Unter-Kralovic. Vornahme technischer Vorarbeiten. **95**, 1651.
— von Holitz über Trschitz nach Radwanitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **95**, 1651.
— von Karwin über Freistadt nach Petrowitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **97**, 1675.
Normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau, Winzendorf, Emmerberg, Stollhof nach Puchberg am Schneeberg, mit Abzweigung von Fischau nach Steinabrückl. Vornahme technischer Vorarbeiten. **99**, 1701.
— von der Station Stankau nach Bischofteinitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **102**, 1745.
— von St. Pölten nach Harland. Vornahme technischer Vorarbeiten. **103**, 1761.
— von Mähr.-Neustadt über Littau nach Přikas, mit einer Abzweigung von Littau nach Hanowitz und zu den Kalksteinbrüchen in Lautsch. Vornahme technischer Vorarbeiten. **103**, 1761.
— von Cerčan nach Modřan. Stationscommission. **104**, 1770. Politische Begehung. **119**, 1983. **144**, 2479.
— von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach nach Seelowitz. Trassenrevision. **79**, 1407. Politische Begehung. **104**, 1770. **109**, 1827.
— von Mšeno nach Unter-Četno. Trassenrevision. **105**, 1784. **123**, 2040.
— von Schönbach über Wildstein nach Franzensbad. Trassenrevision. **105**, 1784. **128**, 2131.
— von Bielitz nach Ober-Ohlisch. Vornahme technischer Vorarbeiten. **22**, 407. Trassenrevision. **105**, 1785.
— von dem Endpunkte der Salzburger Tramway in St. Leonhard nach Gartenau und Taxbach. Vornahme technischer Vorarbeiten. **106**, 1793.
— von Salzburg über das Bürmoos nach Lamprechtshausen. Trassenrevision. **108**, 1815.
— von Zwickau der Linie Röhrsdorf—Zwickau nach Gabel. Trassenrevision. **101**, 1737, **109**, 1827.
— von Otrokowits nach Wisowitz. Trassenrevision. **115**, 1915.
— von der Station Mattighofen der Staatsbahnlinie Steindorf—Braunau am Inn nach Ach an der Salzach. Vornahme technischer Vorarbeiten. **119**, 1982.
— von Cervignano nach Aquileja. Trassenrevision. **122**, 2020.
— von Iglau nach Amstetten. Politische Begehung. **122**, 2020.
— von Melnik nach Mšeno. Trassenrevision. **123**, 2040.
— von Korneuburg über Stetten, Richersdorf, Wollmannsdorf, Hetzmannsdorf, Karnabrunn und Klein-Ebersdorf nach Ernstbrunn. Vornahme technischer Vorarbeiten. **132**, 2206.
— von Mähr.-Neustadt über Aichen und Unter-Langendorf nach Ober-Langendorf. Trassenrevision. **132**, 2208, **136**, 2287.
— von der Station Berkowitz-Melnik der Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Anschluss an die Littau—Reichenberger Eisenbahn bei Kratzau nebst Verbindungscurven zu den Bahnhöfen Liboch und Hirschberg, sowie für eine Verbindung dieser Localbahn von Pankratz über Engelsberg nach Reichenberg. Fristverlängerung für die Vornahme technischer Vorarbeiten. **133**, 2221.
— von der Station Leitomischl der Localbahn Chotzen—Leitomischl über Sebranitz nach Polička mit einer Abzweigung nach Proseč. Vornahme technischer Vorarbeiten. **135**, 2258.
— von Borki wielkie nach Grzymałov. Trassenrevision. **135**, 2261, **141**, 2406.
— von der Station Sattledt oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Wels—Unterrohr nach Viechtwang oder Scbarnstein. Vornahme technischer Vorarbeiten. **136**, 2281.
— von Jaworzno über Byczyna, Katy und Chrzanów nach Piła zum Anschluss an die projectirte Localbahn Trzebinia—Skawce. Vornahme technischer Vorarbeiten. **136**, 2261.
— von der Station Liebenau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha. Vornahme technischer Vorarbeiten. **136**, 2281.
— von Nikolsburg über Unter-Tannowitz, Unter-Wisternitz bis zur Haltestelle Auspitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **137**, 2309.
— von der Station Karlsbad nach Lichtenstadt mit vier Schleppbahnen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **141**, 2397.
— von Lobositz über Leitmeritz nach Böbm.-Leipa. Vornahme technischer Vorarbeiten. **142**. 2425.
— von Göpfritz nach Gross-Siegharts. Politische Begehung. **72**, 1268.
— von Zołkiew nach Krystynopol. Vornahme technischer Vorarbeiten. **145**, 2501.
— von der Station Payerbach über Reichenau nach Prein. Vornahme technischer Vorarbeiten. **147**, 2597.
— von Karwin über Freistadt nach Petrowitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **149**, 2689.
— von Turka nach Sambor oder Felsztyn einerseits und nach Synowódzko oder Lawoczne andererseits. Vornahme technischer Vorarbeiten. **149**, 2689.

Schmalspurige Localbahn von der Haltestelle Zinkenbach, eventuell von der Station St. Wolfgang der Localbahnlinie Ischl—Salzburg der Salzkammergut-Localbahn zur Station St. Wolfgang der Zahnradbahn auf den Schafberg. Vornahme technischer Vorarbeiten. **4**, 77.
— von Bregenz nach Bezau. Trassengenehmigung. **7**. 155.
— von Neuberg nach Mariazell. Trassenrevision. **7**, 155.
— von Gloggnitz nach Schottwien. Vornahme technischer Vorarbeiten. **17**, 325.
— von Zakopane über Neumarkt und Szczawnica bis zur Station Alt-Sandez der k. k. Staatsbahnen mit einer Abzweigung von Neumarkt nach der Station Chabowka der Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandez. Vornahme technischer Vorarbeiten. **17**, 325. Trassenrevision. **130**, 2164.
— von Cattaro über Teodo, Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metković zum Anschluss an die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **34**, 612. Fristerstreckung. **111**, 1845.
— von der Station Gojan der Localbahn Budweis—Salnau zu der Papier- und Cellulosefabrik in Pötschmühle bei Wettern. Vornahme technischer Vorarbeiten. **49**, 889.
— von der Station Künsdorf der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste über Eberndorf, Gosselsdorf, Sittersdorf und Rechberg nach Eisenkappel. Vornahme technischer Vorarbeiten. **50**, 906.
— von Oświęcim nach Biala mit Fortsetzung nach Nickelsdorf und Ohlisch. Vornahme technischer Vorarbeiten. **53**, 950.
— von der Station Dornbirn der Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregrenz nach Lustenau, eventuell bis zur gleichnamigen Station der Staatshahnlinie Bregenz—St. Margarethen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **57**, 1013.
— von Treibach—Althofen nach Klein-Glödnitz. Trassenrevision. **70**. 1237, **72**, 1268.
— von Steg über Gosau und Ahtenau nach Golling, von Gosaumühle nach Halbstadt, von Gosaumühle zum vorderen Gosansee, nebst einer als Seilbahn zu betreibenden Zweigbahn auf die Zwieselalpe, von Obertraun nach Lahn und von Golling nach Blnntau. Vornahme technischer Vorarbeiten. **72**, 1266.
— von Gmünd nach Litschau. Vornahme technischer Vorarbeiten. **75**, 1317.
— von Mährisch-Ostrau nach Karwin mit einer Abzweigung nach Friedek. Vornahme technischer Vorarbeiten. **79**, 1405.
— von einer Station der Südbahnlinie Innsbruck—Ala zwischen Bozen und Neumarkt über Cavalese und Predazzo nach Moëna. Vornahme tecbnischer Vorarbeiten. **85**, 1501.
— von Beraun der Böhmischen Westbahn über Tetin nach Konëpruss und zu den dortigen Kalksteinbrüchen und andererseits von der genannten Station zur Königsdorfer Cementfabrik. Vornahme technischer Vorarbeiten, **90**, 1573.
— von St. Pölten über Ober-Grafendorf, Rahenstein und Kirchberg nach Laubenbachmühle bei Frankenfels. Vornabme technischer Vorarbeiten. **90**, 1573.
— von Innsbruck über Zirl und Seefeld bis zur Landesgrenze. Vornahme technischer Vorarbeiten. **99**, 1701.
— von Krems nach Klein-Pöchlarn und für eine Zahnstangenbahn auf der Jauerling. Vornahme technischer Vorarbeiten. **99**, 1701.
— von Mährisch-Ostrau nach Hruschau einerseits und nach Karwin andererseits. Vornahme technischer Vorarbeiten. **103**, 1759.
— von der Station Muszyna-Krynica der Staatsbahnlinie Tarnów—Orló nach Krynica. Vornahme technischer Vorarbeiten. **107**, 1805.
— von Künsdorf nach Eisenkappel. Trassenrevision. **113**, 1874. **119**, 1983.
— von Görz nach Aquileja. Trassenrevision. **122**, 2020. **135**, 2269.
— von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck—Hall in Tirol über Ambras und Vill an den Lansersee und eventuell bis Lans und Sistrans oder bis Igls. Vornahme technischer Vorarbeiten. **129**, 2141.
— von Bielitz nach Ober-, recte Nieder-Ohlisch. Trassenrevision. **131**, 2192.
— von Böhmisch-Kamnitz nach Herrnkretschen und Laube mit Abzweigung von der erstgenannten Linie nach Kreibitz-Teichstadt und nach Tetschen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **135**, 2258.
— von See am Mondsee nach Unter-Ach am Attersee. Vornahme technischer Vorarbeiten. **135**, 2258.
— von der Station Zell am See nach Krimml. Vornahme technischer Vorarbeiten. **142**, 2425.

Strassenbahn von der Kronprinz Rudolfstrasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolf-Brücke bis Kagran. Fristerstrecknng zur Vornahme technischer Vorarbeiten. **1**, 5.
— von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Ober-Leutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Mauthern, sowie direct zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf über Ober-Georgenthal und Vierzehnhöfen znm Anschluss an die Hauptlinie bei Nieder-Georgenthal. Fristverlängerung zur Vornahme technischer Vorarbeiten. **64**, 1121, **143**, 2441.
— von Smichow nach Košíř. Politische Begehnng. **73**, 1286.
— in Czernowitz. Vornahme technischer Vorarbeiten. **145**, 2501. Politische Begehung. **145**, 2503.

Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz Trassenrevision. **12**, 235. **25**, 460. **73**, 1286.
— von Wiener-Neustadt nach Puchberg und auf den Schneeberg. Trassenrevision. **93**, 1626.

b) Ungarn.

Drahtseilbahn auf den Blocksberg in Budapest. **85**, 1508.

Eisenbahnen:
— Alvincz—Nagy-Szeben (Hermannstadt). **81**, 1435. **110**, 1838
— Baja—Jankovácz—Halas. **123**, 2041. **133**, 2226.
— Baja—Zombor—Ujvidek. **92**, 1613. **97**, 1677.
— Balla—Petervásar—Nadasd. **123**, 2041.
— Barczika—Kakasvölgy. **96**, 1667.
— Boldvathalbahn. Fortsetzung his Miskolcz. **136**, 2288.
— Budapest-Angyalföld—Dorogh—Esztergom. **37**, 672. **66**, 1173. **93**, 1626.
— Budapest—Budafok. **94**, 1642.
— Budapest—Haraszti—Ráczkeve—Dunapataj. **15**, 286.
— Budapest—Lipótvaros—Dorogh—Esztergom. **32**, 583. **36**, 653.
— Budapest—Promontor. **119**, 1984.
— Budapest—Rakos-Palota. **76**, 1350. **92**, 1613. **107**, 1807. **126**, 2092. **127**, 2114.
— Debreczen—Nagy-Léta. **108**, 1816.
— Dugoselo—Novska (Lonjathalbahn). **109**, 1827.
— Duna-Szerdahely—Komárom. **69**, 1220.
— Eréskujvár (Neuhäusel)—Komárom (Komorn)—Uj-Szöny. **19**, 360. **56**, 1002.
— Eszek—Djakovar—Vrpolje. **115**, 1916.
— Esztergom-Nána — Csata — Balassa-Gyarmat (Eipelthalbahn). **108**, 1816.
— Eszterháza—Ferö Szt. Miklós—Boldogasszony. **106**, 1797.
— in Fiume. **110**, 1838.
— Fonyód, eventuell Lelle nach Kaposvár, eventuell Mocsolád. **124**, 2060.
— Gurahoncz—Nagy-Halmágy—Brád **136**, 2288.
— Györ (Raab)—Veszprém—Dombovár. **67**, 1190. **126**, 2091.
— Gyulafehérvár (Karlsburg in Siebenbürgen)—Zalantha. **90**, 1586. **95**, 1653.
— Kaposvar—Mocsolád. **11**, 222. **62**, 1090.
— Kapronczа—Verőcze. **137**, 2311.
— Karczag—Tisza-Füred. **132**, 2209.
— im Kis-Kükülöer (Klein-Kokelburger) Comitate. **22**, 409.
— Kis-Czell—Bruck a. d. L. **56**. 1002.
— Kis-Czell—Kapuvár—Neszider (Nensiedl am See). **71**, 1253.
— Leva—Holics. **56**, 1002.
— Leva—Kremnitz, eventuell Bartos-Lehotka. **62**, 1089.
— Leva—Nyitra (Neutra)—Galgocz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt)—Holics. **66**, 1173. **81**, 1435.
— Margitta—Szilágy-Somlyó. **137**, 2311.
— Marmaros-Sziget—Körösmezö, bezw. Zemir. **141**, 2407.
— Marosthalbahn. **99**, 1703.
— Nagy-Bélicz—Privigye—Stubnya-Fürdö. **28**, 510. **56**, 1003. **62**, 1089.
— Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Nagy-Disznód, **53**, 955.
— Nagy-Szombat (Tyrnau)—Jablonicz—Egbell (Lundenburg). **15**, 286.
— Pancsova—Petrovosello—Versecz. **85**, 1508.
— Párdány—Zsombolya. **54**, 970.
— Parkány-Nána—Léva. **124**, 2061.
— Pakrácz—Piljenitza. **56**, 1002.
— Plattensee—Keszthely—Hévisz. **108**, 1816.
— in Pressburg. **120**, 1996.
— Pressburg—Duna-Szerdahely—Komorn. **83**, 1478.
— Pressburg—Oedenburg. **102**, 1746.
— Somogyer Comitate. **119**, 2693.

Eisenbahnen:
— Sopron—Pozsony. **38**, 692. **48**, 878. **108**, 1816.
— Szegszárd—Báttaszèk—Mohács. **119**, 1984.
— Szent Lörincz-Slatina-Našic. **81**, 1435. **94**, 1642. **104**, 1770.
— Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja. **45**, 828.
— im Szepeser (Zipser) Comitate. **149**, 2693.
— Szombathely—Rum. **25**, 461. **36**, 653. **73**, 1288, **136**, 2288. **146**, 2552.
— Temesvár—Radna-Lippa. **137**, 2311.
— Torna—Miskolcz (Boldvathalbahn). **141**, 2407.
— in Uj-Videk. **71**, 1253.
— Uj-Videk (Neusatz)—Zombor—Baja. **78**, 1390. **95**, 1653. **123**, 2040. **132**, 2209.
— Verőcze (Virovitica)—Kapronca (Kopreinitz). **94**, 1642.
— Versecz—Lugos—Maros-Illye. **126**, 2091.
— Versecz—Kubin. **54**, 970. **75**, 1339. **146**, 2552.
— Vulkan—Pordány (Prodersdorf)—Pándorf (Parendorf). **106**, 1797.
— Zalaer Comitatsbahnen. **71**, 1253. **124**, 2060.
— Zsitvalhalbahn. **106**, 1797.
Eisenbahnprojecte und Vorconcessionen. **5**, 108. **6**, 129. **7**, 155. **9**, 190. **10**, 208. **11**, 222. **12**, 235. **13**, 250. **14**, 265. **16**, 313. **18**, 344. **19**, 360. **20**, 377. **22**, 409. **26**, 460. **28**, 507. **29**, 527. **32**, 583. **33**, 596. **36**, 653. **42**, 771. **44**, 808. **45**, 828. **47**, 863. **53**, 955. **54**, 970. **56**, 1002. **57**, 1022. **61**, 1077. **62**, 1088. **63**, 1110. **66**, 1173. **67**, 1190. **69**, 1220. **70**, 1238. **73**, 1288. **75**, 1338. **76**, 1350, **77**, 1364. **79**, 1408. **86**, 1523. **87**, 1536. **88**, 1550. **89**, 1565. **90**, 1586. **94**, 1649. **95**, 1652. **96**, 1667. **97**, 1677. **99**, 1703. **104**, 1770. **105**, 1785. **106**, 1797. **119**, 1984. **120**, 1996. **122**, 2023. **128**, 2131. **132**, 2209. **135**, 2263. **140**, 2380.
Industriebahn in Köbanya (Steinbruch) nächst Budapest. **95**, 1654.
— für Holzverkehr bei Dolnji-Miholjac in Croatien. **114**, 1902.
Zahnradbahn auf den Blocksberg in Budapest. **26**, 471.

VI. Oeffentliche, im Bau, bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österr. Eisenbahnen. **11**, 217. **24**, 438. **48**, 874. **60**, 1057. **73**, 1286.
Ausschliessung gewisser Transportgegenstände von der Anwendung der Sätze eines directen Tarifes. **63**, 1112.
Ausstellung naturwissenschaftlicher und medicinischer Gegenstände in Wien. **69**, 1220.
— in Lemberg. **79**, 1412.
— Internationale Bienenzucht-Ausstellung in Wien. **81**, 1439.
— in Paris der Papierindustrie (Exposition du livre). **84**, 1495. **88**, 1553.
— in Bukarest. **93**, 1628.
— Jahreskunstausstellung in München. **68**, 1205.
— Internationale Ausstellung für Volkernährung, Rettungswesen und Verkehrsmittel in Verbindung mit einer speciellen Sportausstellung in Wien. **5**, 107.
— Millenniums-Landesausstellung in Budapest. **15**, 286. **100**, 1717.
Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft. Generalversammlung. **72**, 1269.
Bahnärzte. Uebernahme eines Theiles der Kosten auf gesellschaftliche Rechnung. **14**, 261. **41**, 753.
Betriebsergebnisse der ungarischen Bahnen im Jahre 1893. **36**, 654.
Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. **65**, 1153.
— Statutenänderung. **85**, 1501.
Choleramassnahmen:
— Aufhebung der Beschränkungen in Ungarn. **5**, 108. **123**, 2040.
Conferenz der österr.-ungar. und orientalischen Bahndirectionen in Herkulesbad. **108**, 1816.
Couponeinlösungen, Verlosungen, Rückzahlungen etc. **6**, 132. **8**, 174. **15**, 288. **21**, 396. **28**, 512. **34**, 618. **39**, 722. **45**, 830. **52**, 942. **56**, 1004. **64**, 1129. **79**, 1410. **85**, 1510. **95**, 1656. **108**, 1819. **115**, 1916. **123**, 2042. **135**, 2264. **147**, 2608.
Eisenbahnbauten. Stand derselben mit Ende
December 1893. **13**, 250.
Mai 1894. **72**, 1267.
Juni 1894. **86**, 1523.
Juli 1894. **98**, 1688.
August 1894. **110**, 1834.
September 1894. **125**, 2079.
October 1894. **137**, 2310.
Eisenbahn-Betriebsreglement:
— Beschwerden gegen Bestimmungen des Betriebsreglements und Tarifs, Theil I. Enquête. **1**, 8. **6**, 128. **11**, 224. Berichtigung. **10**, 212. Mitgliederverzeichniss. **13**, 245.
— — Wünsche der Bahnverwaltungen. **10**, 201.
— — Verlauf der Enquête. **17**, 327.
— — Ergebnisse der Enquête. **23**, 425. **30**, 541.
— — Durchführung der Beschlüsse der Enquête. **65**, 1137.
— — Neuerliche Berathung jener Anträge, worüber eine Einigung nicht erzielt wurde. **66**, 1171.
— — Enquête in Budapest. **61**, 1077. **68**, 1206. **72**, 1268. **74**, 1307. **76**, 1351. **88**, 1551.
— — Zusammenstellung des Ergebnisses. **112**, 1857. **116**, 1933.
— Knochenbeförderung. Unzulässigkeit der Beförderung losen Materials in hermetisch schliessbaren Wagen. **1**, 8.
— Beförderung von Essigsäure. **8**, 169.
— Beförderung von frischem Talg und Unschlitt. **141**, 2397.
— Behandlung von Frachterstattungsansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung. **15**, 281.
Eisenbahn-Directoren-Conferenz. Wechsel im Vorsitz. **4**, 90.
— Conferenz in Pressburg. **83**, 1478.
— — in Fiume. **120**, 1998.
Eisenbahnen niederer Ordnung in Galizien. Landesdotation. **83**, 1476.
Eisenbahnentwicklung im Jahre 1893. **79**, 1406.
Eisenbahn-Frachtbriefe:
— Amtlicher Aufdruck des Stempelzeichens. **30**, 542. **122**, 2018.
— Zusammenstellung der auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestatteten Vermerke und Erklärungen. **38**, 685. **51**, 917.
— Kennzeichnung der Frachtbriefe durch einen lichten Farbenton. **49**, 889. **145**, 2505.
— Vermehrung der zum Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe ermächtigten Dienststellen der Bahnverwaltungen und Ermässigung der für diesen Aufdruck zur Einhebung gelangenden Controlgebühr. **62**, 1085. **142**, 2428.
— Verschleiss durch nichtärarische Postämter. **88**, 1553.
— Abänderung der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, über die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen. **108**, 1813.
Eisenbahnlänge. Uebersicht mit Ende 1893. **73**. 1286.
Eisenbahnverkehr in den Monaten
November 1893. **4**, 78.
December 1893. **16**, 301.
Jänner 1894. **27**, 485.
Februar 1894. **39**, 706.
März 1894. **52**, 929.
April 1894. **65**, 1138.
Mai 1894. **78**, 1377.
Juni 1894. **90**, 1574.
Juli 1894. **101**, 1725.
August 1894. **114**, 1889.
September 1894. **131**, 2177.
October 1894. **143**, 2442.
Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken. Uebersicht im Jahre 1893. **25**, 458.
— der steiermärkischen Landesbahn von Kapfenberg nach Seebach-Au. **5**, 107.
— der Linie Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha der Unterkrainer Bahnen. **63**, 1109.
— der Localbahn Monfalcone—Cervignano. **66**, 1172.
— der Verbindungsstrecke Ischl-Staatsbahnhof — Ischl-Localbahnhof der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. **85**, 1501.
— der Theilstrecke Gablonz a. N.—Wiesenthal a. N. der Localbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald. **88**, 1545.
— der Theilstrecke Wiesenthal a. N.—Tannwald mit dem Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg—Gablonz—Tannwalder Eisenbahn. **128**, 2125.
— der Theilstrecke Baden—Helenenthal der Localbahn mit elektrischem Betriebe Baden—Vöslau. **91**, 1593.
— der Localbahn von der Station Auspitz zur Stadt Auspitz. **91**, 1593.
— der Gailthalbahn (Arnoldstein—Hermagor). **93**, 1621.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken der Localbahn Wotic—Selčan. **117**, 1949.
— der Localbahn Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn). **117**, 1949.
— der elektrischen Localbahn Gmunden. **123**, 2040.
— der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau-Witkowitz. **123**, 2040.
— der Localbahn Deutschbrod—Humpoletz. **123**, 2040.
— der Linie Stanislau—Woronienka. **126**, 2091. **134**, 2237.
Eröffnungen von Stationen und Haltestellen. Ausweis über das
IV. Quartal 1893. **32**, 581.
I. „ 1894. **68**, 1205.
II. „ 1894. **106**, 1796.
III. „ 1894. **147**, 2606.
Fahrbetriebsmittel. Stand der österreichischen Eisenbahnen u. österr. Eisenbahnenwagen-Leihgesellschaften mit Ende 1893. **68**, 1198.
— Rechtzeitige Bestellung bei den Locomotiv- und Waggonfabriken. **16**, 312.
— Güterwagen (heizbare). Einführung in Ungarn. **16**, 313.
— Leichentransportwagen. Anschaffung. **96**, 1666,
Fahrgeschwindigkeit:
— Lambach—Gmunden. **75**, 1338.
— Steindorf—Braunau am Inn. **75**, 1338.
— Kremsier—Zborowitz. **99**, 1703.
— mehrerer Linien der Böhmischen Commercialbahnen. **99**, 1703.
— auf der Valsuganabahn. **127**, 2114.
— auf der Localbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald. **137**, 2310.
Fahrplanconferenz. **127**, 2144.
Funde von archäologischem Interesse. Ueberwachung der Bauarbeiten. Erlass des Handelsministeriums vom 7. September 1894, Z. 48.166. **128**, 2125.
Generalversammlungen der Bahngesellschaften. **8**, 175, **14**, 288. **21**, 396. **28**, 512. **34**, 618. **43**, 794. **47**, 864. **52**, 942. **58**, 1039. **64**, 1129. **70**, 1240.
Heizhäuser und andere Bahnobjecte, welche von Locomotiven passirt werden. Messung der lichten Breite und Höhe. **14**, 262.
Internationale Eil-Lastzüge. **20**, 379.
Internationaler Eisenbahncongress. **20**, 378.
Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. **73**, 1288.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr:
— Centralamt. Schiedsgericht für Streitigkeiten der Bahnen unter einander. **36**, 658. **70**, 1239.
— Vereinbarung erleichtern der Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, der Niederlande und der Schweiz rücksichtlich der bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. **18**, 341. **44**, 810.
— — Beitritt Luxemburgs und Belgiens. **53**, 950.
— — zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden. **33**, 600.
— Zusatzerklärung, betreffend Beitritt neuer Staaten. Erläuternde Bemerkungen. **31**, 565.
— Aenderung in der Liste der Eisenbahnen. **25**, 457. **28**, 506. **32**, 578 **38**, 689. **42**, 770. **43**, 790. **49**, 890. **62**, 1086. **72**, 1266. **87**, 1535. **110**, 1833. **132**, 2205. **135**, 2257. **138**, 2339. **140**, 2374, **148**, 2655.
— Zulassung der Bezahlung der Zollgelder durch den Absender. **3**, 65.
— Verantwortlichkeit der Bahnverwaltung für verspätete Ablieferung im Falle nicht rechtzeitiger Beistellung verlangter Wagen. **11**, 224.
— Frachtbrief-Eintragungen bei frankirten Sendungen, deren Gesammtfrachtbetrag nicht zum Voraus genau bestimmt werden kann. **11**, 224.
— Veröffentlichung von Tarifermässigungen. **11**, 224.
— Zulässigkeit der Nachnahme auf Guter, für welche die Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann. **11**, 224.
— Voraussetzungen für das Vorhandensein von Specialtarifen mit verminderter Haftung. **14**, 263.
— Bezeichnung der maximalen und normalen Belastung der Güterwagen der schweizerischen Eisenbahnen durch „Tragfähigkeit“ bezw. „Ladegewicht“. **18**, 341.
— Ablieferung der Güter nach behobenem Ablieferungshinderniss. **20**, 379.
— Verfügungsrecht des Absenders am Bestimmungsorte bei Sendungen an eigene Adresse. **66**, 174.
— Frachtzuschlag im Falle der Ueberlast eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens. **35**, 636.
— Rechte des Empfängers bei unvollständiger Ablieferung einer Sendung. **35**, 636.
Aenderung in der Liste der Eisenbahnen. Declaration des Interesses an der Lieferung. **35**, 636.
— Rechtliche Eigenschaften des Frachtbrief-Duplicates. **36**, 657.
— Berechnung der Lieferfrist. **36**, 658.
— Eisenbahnatlas. Ausgabe durch das Centralamt in Bern. **36**, 658.
— Deckenmiethe. **36**, 658.
— Hinterlegung des voraussichtlichen ungefähren Frachtbetrages. **36**, 658.
— Antrag auf facultative Ansstellung von Frachtbrief-Duplicaten. **37**, 676.
— Atlas sämmtlicher Eisenbahnen und Verzeichniss aller Eisenbahnstationen. **46**, 837.
— Zusammenstellung der dem internationalen Verkehre nicht unterstellten Bahnen. **51**, 919.
— Frachtreclamation in Folge Fehlexpedition einer Sendung. **87**, 1538.
— Vorschriften im Frachtbrief. **87**, 1538.
— Rückgriffsverfahren zwischen den Eisenbahnen. **66**, 1174.
— Beigabe der Frachtbriefe für Sendungen im Umfange mehrerer Wagen. **66**, 1174.
— Routenvorschrift. **66**, 1174.
— Format des Frachtbriefformulares. **66**, 1174.
— Zuschlagsfristen für unrichtige Angaben im Frachtbriefe. **68**, 1208.
— Berechnung der Lieferfristen. **69**, 1224.
— Beweis über den Frachtvertrag. **70**, 1239.
— Zusammenstellung der Gesetze und Verordnungen, durch welche das internationale Uebereinkommen in den vertragsschliessenden Staaten genehmigt worden ist. **77**, 1363.
— Anwendbarkeit des Frachtzuschlages im Falle des Art. 7 Abs. 4, des Uebereinkommens und § 3, Abs. 1, der Ausführungsbestimmungen. **88**, 1553.
— Unzulässigkeit der Beförderung der vom internationalen Transporte ausgeschlossenen Gegenstände auf Grund eines internationalen Frachtbriefes. **91**, 1595.
— Frachtreclamationen über Frankatursendungen. **140**, 2380.
— Anwendbarkeit des Uebereinkommens im Falle der Umkartirung der Sendung an der Grenze. **95**, 1656.
— Auslieferung von Stückgütern durch einen Agenten der Versandtbahn. **95**, 1656.
— Specialtarife im internen Verkehre. **95**, 1656.
— Beschlagnahme von Nachnahme. Transportverzögerung. **95**, 1656.
— Vorschrift der billigsten Tarife im Frachtbrief. **111**, 1849. **137**, 2314.
— Die Wirkung der Frachtbriefvorschrift „bureau restante“ bei gleichzeitiger Vorschrift „en transit“. **137**, 2318.
— Anwendbarkeit des Art. 12, Abs. 4. **137**, 2314.
— Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften. **139**. 2364.
— Anwendung von Tarifen auf den einznhaltenden Transportirweg. **139**, 2364.
Kohlenverkehr im nordwestlichen und westlichen böhmischen Kohlenreviere. Wagenbeistellung. **76**, 1352.
Locomotivkessel. Erprobungen und Revisionsdruckproben, **61**, 1073.
Locomotivprüfungen im Jahre 1893. **58**, 1034.
Militärgagisten. Amtliche Legitimation bei Reisen in Civilkleidung. **36**, 657.
Mühlenenquête. Durchführung der Tarifanträge. **30**, 549.
Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. Generalversammlung. **44**, 1810.
— Firmaprotokollirung. **63**. 1113.
— Anschaffung von Specialwagen. **119**, 1983.
— Anschaffung von 20 Bierwagen. **136**, 2287.
Orient-Expresszugsverkehr. Aufhebung der Quarantaine-Massregeln an der türkisch-bulgarischen Grenze. **12**, 238.
Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte. **11**, 224. **44**, 810.
Schlafwagenverkehr auf den orientalischen Bahnen. **42**, 772.
Spirituosentransport im Anschlussverkehr an Dampf- und Segelschiffe in Ungarn. **111**, 1849.
Staatseisenbahnrath. Frühjahrssession. Einberufung. **55**, 986.
— Protokoll der Sitzung am 28. Mai 1894. **82**, 1449.
— Protokoll der Sitzung am 29. October 1894. **141**, 2398.
Statistische Anmeldescheine und Gebührenmarken. Verschleiss bei den österreichischen Eisenbahnstationen. **64**, 1128.
Telephonanlagen im Eisenbahnbetrieb und telephonischer Verkehr der Stationen mit den Telephonabonnenten. **64**, 1127.
Ungarische Transport-Actiengesellschaft. **29**. 528.
Ungarische Wagen mit Wellekins-Oelbeleuchtung. Uebergang auf österreichische Bahnen. **95**, 1652.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Bau beendeten Privateisenbahnen im
— IV. Quartal 1893. **21**, 393.
— I. Quartal 1894. **59**, 1047.
— II. Quartal 1894. **110**, 1835.
— III. Quartal 1894. **122**, 2022.
Verkehrsstörungen und Behebung derselben **1**, 6. **2**, 39. **3**, 68, **4**, 89. **5**, 108. **31**, 566, **32**. 582, **33**; 596. **34**, 613, **43**, 792. **51**, 920. **52**, 941. **66**, 1173, **69**, 1220. **70**, 1238. **71**, 1252. **72**, 1268. **73**, 1288. **91**, 1596, **92**, 1613. **98**, 1689. **114**, 1901. **115**, 1915. **116**, 1935. **123**, 2040. **124**, 2060.
Verspätungen der Personenzüge in den Endstationen. Zusammenstellung für den Monat
December 1893. **10**, 208.
Jänner 1894. **22**, 408.
Februar 1894. **35**, 634.
März 1894. **48**. 877.
April 1894 **58**, 1038.
Mai 1894. **73**, 1287.
Juni 1894. **83**, 1477
Juli 1894. **96**, 1666.
August 1894. **110**, 1837.
September 1894. **122**, 2021.
October 1894. **135**, 2262.
November 1894. **149**, 2692.
Waggonleih-Gesellschaft, Internationale. **28**, 511.
— Allgemeine. **30**, 549.
Zollgebühren. Aufgeld bei Verwendung von Silber zur Zahlung
— für den Monat Februar 1894. **9**, 186.
— „ „ „ März 1894. **22**, 407.
— „ „ „ April 1894. **33**, 593.
— „ „ „ Mai 1894. **46**, 840.
— „ „ „ Juni 1894. **57**, 1013.
— „ „ „ Juli 1894. **71**, 1250.
— „ „ „ August 1894 **83**, 1476.
— „ „ „ September 1894. **94**, 1638.
— „ „ „ October 1894 **108**, 1813.
— „ „ „ November 1894. **121**, 2005.
— „ „ „ December 1894. **135**, 2258.
— „ „ „ Jänner 1895. **147**, 2597.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Fahrbetriebsmittel.
— Cisternenwagen zum Spiritus- und Melassetransport. Einstellung in den Wagenpark. **16**, 312.
— Locomotivkessel. Typengenehmigung. **130**, 2165.
— Postconducteurwagen-Anschaffung. **53**, 954.
— Specialwagen. Einstellung in den Wagenpark. **94**, 1642.
Fahrordnungsangelegenheiten. **44**. 807.
Fahrplanangelegenheiten. **96**, 1666. **106**, 1797. **113**, 1874. **130**, 2165. **132**. 2209.
Krankencasse der Oesterreichischen Staatsbahnen. **81**, 1438.
Locomotivprüfungen. **1**, 6. **2**, 39. **3**, 68. **4**, 89. **50**, 910. **52**, 941. **53**, 954, **54**, 969. **56**, 1000. **64**, 1128. **110**. 1836. **111**, 1848. **146**, 2551.
Stationsnamensänderungen. **30**, 549. **130**, 2165.

Braunau—Strasswalchen.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. **75**, 1338.

Dalmatiner Staatsbahnen.

Haltestelle Koprno. **120**, 1996. **121**, 1863.

Donauuferbahn.

Geleiseanlagen. Erweiterung. **121**, 2009.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Aufnahmsgebäude in Hohenstein. **93**, 1626.
Bauliche Herstellungen in der Haltestelle Tellnitz. **93**, 1626.
— in der Haltestelle Neundorf-Kunnersdorf. **121**, 2009.
Beriebsconsens für die Anschlussstrecke an die Station Wiesa. **5**, 108.
Geleiseanlage in Eisenberg. **81**, 1435.
Generalversammlung. **74**, 1308.

Eisenerz—Vordernberg.

Betriebsausweiche Glaslbremse. **52**, 941. **61**, 1077.
Collaudirung. **60**, 1063.
Firmaprotokollirung, **44**, 794.
Liquidation. **147**, 2608.

Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Anfnahmsgebäude in Biadoliny. **131**, 2191.
Babolówbrücke-Umgestaltung. **109**, 1826.
Brennmaterial-Depotplatz in Lemberg, **116**, 1934.
Durchflussprofil des Bahnobjectes in km 142·7/8. **105**, 1785.
Fahrordnungsangelegenheiten. **112**, 1863.
Feuersichere Herstellungen auf der Linie Tarnopol—Ostrów. **148**, 2656.
Geleisevermehrung in der Strecke Krasne—Skwarzawa. **112**, 1863.
— in Jedlicze. **128**, 2130.
— zwischen Lemberg und Lemberg—Podzamcze. **133**, 2225.
Stationseröffnung Rogožno. **89**, 1565.
Stationserweiterung in Chyrow. **63**, 1109.
— in Iwonicz. **110**, 1835.
Stationsnamensänderungen. **117**, 1951.
Station Zużel. **110**, 1836.
Terrainrutschung in km 327·3/5 der Streke Przemysl—Lemberg. **108**, 1806.
Zugschranken in km 3·2/3 der Strecke Bierzanów—Wieliczka. **113**, 1874.

Galizische Transversalbahn.

Haltestelle Siepietnica. **88**, 1550.
Station Neu-Zagórz. Auflassung für den Güterverkehr **139**, 2361.
Ufersicherung und Anlage einer Saugleitung in km 96·5/6 der Strecke Saybusch—Neu-Sandec. **108**, 1815.

Istrianer Staatsbahn.

Geleiseanlagen in Triest. **132**, 2208.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Linie Lambach—Gmunden. **75**, 1338.
Station Engelhof der Localbahn Lambach—Gmunden. Eröffnung für den Gesammtverkehr. **5**, 108.
— Wilten. Erweiterung der Befugnisse. 130, 2165.
Stationsnamensänderung Alt-Lambach in „Stadl-Paura“. **73**, 1288
Umschlagstelle Linz-Umschlagplatz. **89**, 1565.
Wasserleitung in Linz. **87**, 1536.

Kaiser Franz Josef-Bahn.

Einfriedung in Klosterneuburg-Weidling. **84**, 1493.
Geleiseanlagen und Krahnaufstellung in Eger. **108**, 1815.
Haltestelle Pyšely. **7**, 155.
Stationsvergrösserung in Budweis. **50**, 909.
— in Wotic. **52**, 940.
— in Plan-Tachau. **101**, 1746.
— in Nakři-Netolitz. **121**, 2009.
Stationsnamensänderung in Schweissing-Tschernoschin. **42**, 771.
Veräusserung unbeweglichen Staatseigenthums zur Erweiterung des Bahnhofes in Eger. Gesetz vom 1. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 13. **11**, 217.

Kronprinz Rudolf-Bahn.

Güterbahnhof Ischl. **70**, 1237.
Haltestelle Wieting. **16**, 312.
— Wolfsbach. **61**, 1077. **76**, 1350.
— Radmannsdorf. **121**, 2010.
Lagerplätze in Mautern. **127**, 2144.
Normaler Betrieb auf der Linie Hieflau—Eisenerz. **16**, 312.
Stationserweiterung Arnoldstein. **60**, 1063.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Betriebsübernahme für Rechnung des Staates. **80**, 1427.
— Gesetz und Uebereinkommen. **80**, 1421.
Bahnschrankenumgestaltung. **85**, 1507.
Firmaprotokollirung. **68**, 1208. **83**, 1480.
Generalversammlung. **57**, 1024. **62**, 1092.
Stationscommission für die Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol). **74**, 1306.
Zugschranken mit automatischem Läutewerk in der Linie Przemysl—Podwolczyska. **55**, 987.

Mährische Grenzbahn.

Niveauübergang in km 89·2/3. **109**, 1827.
Verstaatlichung. **148**, 2655.

Pilsen—Priesen (Komotau).

Betriebsausweiche in Mlatz. **101**, 1746.
Haltestelle Bilin Stadt. **1**, 6.
— Schahoglück. **61**, 1077.
— in km 100·3/6. **116**, 1934.
Parallelweg in km 166·7/11. **115**, 1915.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Aufnahms- und Wohngebäude in Klostergrab. **110**, 1835, **111**, 1848.
Betriebsconsens für die Anschlusstrecke an die Station Wiesa. **5**, 108.
Ergänzungsarbeiten in Swoleňowes. **98**, 1688.
— in Leneschitz. **106**, 1795.
— in Schlan. **106**, 1795.
— in Chlumečau. **106**, 1795.
— in Wiesa. **116**, 1934.
Geleiseanlagen in Koleč. **83**, 1476.
Generalversammlung. **74**, 1308.
Ladestelle Weherschan. **66**, 1172. **117**, 1951.
Personenverkehr auf der Localbahn Zlonitz—Hospozin. Einstellung. **2**, 39.
Rübenverladeplätze in Hochpetsch. **83**, 1476.
Stationserweiterung in Obernitz. **18**, 344.
— in Laun. **82**, 1462.
Verladeplätze in der Station Vrhno **75**, 1338.
Verladeplatz nächst der Personenhaltestelle Podlesin. **97**, 1677.

Rakonitz—Protivin.

Haltestelle Lhota-Smetanowa. **121**, 2010.
Verladeplatz in der Station Lochowitz. **103**, 1762.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Firmaprotokollirung. **2**, 40.
Generalversammmlung. **72**, 1270.

3. Localbahnen.

Asch—Rossbach.

Generalversammlung. **75**, 1340.

Budweis—Salnau.

Haltestelle Dumrowitz. **53**, 954, **58**, 1037.
Stationserweiterung in Tinischt. **116**, 1935.

Bukowinaer Localbahnen.

Bauherstellungen in Kimpolung. **125**, 2079.
Brückenwaage in Molit. **78**, 1389.
— in mehreren Stationen. **78**, 1389.
Geleiseverlängerung in Komarestie-Slohodzia. **46**, 844.
Generalversammlung. **80**, 1428.
Güterschuppen in der Station Panka. **1**, 6.
Holzverladegeleise in km 29·3/6 der Linie Hliboka—Berhometh a. S. **70**, 1237.
Locomotivprüfungen. **129**, 2143.
Nebengeleise in der Station Molit. **1**, 6.
Station Panka. Eröffnung für den unbeschränkten Güterverkehr. **54**, 969.
— Pattinoasa. Errichtung. **131**, 2191. **149**, 2691.
Verstaatlichung der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza. Gesetz **6**, 128. Uebereinkommen. **6**, 129.

Graz—Fehring—Fürstenfeld.

Desinfectionsanlage in Graz. **30**, 549.
Geleiseherstellungen in der Station Lassnitz. **73**, 1286.
Generalversammlung. **75**, 1340.

Fürstenfeld—Hartberg.

Generalversammlung. **75**, 1340.

Gleisdorf—Weiz.

Generalversammlung. **72**, 1270.

Kolomeaer Localbahnen.

Entwässerungsanlage in km 1·4. **122**, 2039.
Firmaprotokollirung. **82**, 1464.
Generalversammlung. **72**, **1270**.
Localbahn Szeparowce—Delatyn. **82**, 1462.

Laibach—Stein.

Firmaprotokollirung. **31**, 568.
Generalversammlung. **83**, 1480.
Statutenänderung. **14**, 262.

Lemberg—Belzec (Tomaszów).

Firmaprotokollirung. **68**, 1208
Generalversammlung. **64**, 1128.
Schneeschutzanlagen. **127**, 2144.

Mährische Westbahn.

Generalversammlung. **81**, 1439.
Haltestelle Bielekermühle. **144**, 2472.
Kohlenschuppen in km 2·15 der Strecke Prossnitz—Triebitz. **137**, 2310.

Localeisenbahn-Gesellschaft.

Politische Begehung der Linie Olmütz—Čellechowitz. **101**, 1737.

Ostgalizische Localbahnen.

Bauausführung. **145**, 2505.
Concession. **37**. 165.

Plan—Tachau.

Bauconsens für die Theilstrecken Lohm—Tachau und Plan—Lohm. **22**, 407.

Schwarzenau—Zwettl—Waidhofen a. d. Thaya.

Fahrordnungsangelegenheiten. **117**, 1951.

Stanislau—Woronienka.

Bahneröffnung. **126**, 2091. **134**, 2237. **137**, 2310.
Betriebsconsens. **132**, 2209.
Holzverladestellen. **94**, 1641.

Strakonitz—Winterberg.

Bauherstellungen in Winterberg. **125**, 2079.
Bau- und Betriebslänge. **21**, 394.
Durchlass im km 2·6/7. **131**, 2192.
Generalversammlung. **73**, 1290.

Unterkrainer Bahnen.

Bau- und Betriebslänge der Theilstrecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee. 24, 440.
Betriebsconsens für die Strecke Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha. **60**, 1063.
Eröffnung der Linie Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha. **63**, 1109.
Fahrplanangelegenheiten. **83**, 1477.
Haltestelle Zaljna und St. Veit. **11**, 221.
Wasserbeschaffung für die Station Treffen und Sittich. **39**, 717. **68**, 1205.

Welser Localbahn.

Firmaprotokollirung (Firmaänderung). **81**, 1438.
Geleisevermehrung in Eferding. **38**, 691.
Statutenänderung. **51**, 917.

Wiener Stadtbahn.

Berufung eines künstlerischen Beirathes. **27**, 496.
Concessionsurkunde. **103**, 1762.

Fahrbetriebsmittel.

— Tenderlocomotive. **124**, 2060.
Gürtellinie. Politische Begehung der Theilstrecke Westbahnhof—Michelbeuern. **13**, 250.
— Betriebsgebäude in Michelbeuern. **21**, 393.
— Bauconsens für die Theilstrecke Westbahnhof—Michelbeuern. **45**, 827.
Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn. Ausbau. **8**, 169.
Theilstrecke Ottakring—Gersthof. Politische Begehung. **42**. 770.
Vorortelinie. Stationsanlage in Heiligenstadt. **139**, 2361.
Wienthallinie. Theilstrecke Gumpendorfer Schlachthaus—Schikanedersteg. Detailproject. **98**, 1689.
— Stationscommission und Enteignungsverfahren. **107**, 1806.
— Strecke Hütteldorf—Hietzing. Politische Begehung. **98**. 1689.
— Bauconsens. **129**. 2143.

Wittmansdorf (Leobersdorf)—Ebenfurth.

Generalversammlung. **78**, 1393.

Wodňan—Prachatitz.

Bau- und Betriebslänge. **21**, 394.
Firmaprotokollirung. **126**, 2092.
Generalversammlung. **73**, 1290.
Holzverladerampe in Prachatitz. **78**, 1388.
Verladeplatz in Wodňan. **148**, 2656.
Weg- und Wasserläufe. **139**, 2361.

Wotic—Selčan.

Bauconsens und politische Begehung. **1**, 6. **25**, 460. **135**, 2261.
Betriebsconsens. **112**, 1863.
Betriebseröffnung. **117**, 1949. **117**, 1951.
Collaudirung. **125**, 2079.
Fahrbetriebsmittel. Anschaffung. **67**, 1190.
Geleisepläne, Ober- und Unterbau, Normalien und Hochbaupläne. **52**, 940.
Haltestelle Janowitz bei Wotic. **120**, 1996.
Hochbaupläne. **62**, 1109.
Variante in km 12·2—14. **7**, 155.
Wasserablauf durch den Bahndamm bei Roth-Hradek. **105**, 1785.

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

Auflösung der Arader Betriebsleitung und Errichtung einer solchen in Steinamanger. **23**, 428.
Aufnahmsbeschränkungen bezüglich der Güteraufnahme in der Station Fiume. **5**, 108.
Avisirung des Abganges der Züge in den Stationslocalitäten. **15**, 286.
Bahnhof Temesvár-Josefstadt. Umbau. **86**, 1524.
Beförderung der raschem Verderben ausgesetzten Waaren nach dem Auslande. **56**, 1003.
Betriebsstrecken. Neueintheilung. **93**, 1627.
Betriebsübernahme der Slavonischen Localbahnen. **68**, 1206.
Centralbahnhof in Budapest. **61**, 1078.

Eisenbahnen:

— Brasso (Kronstadt)—Háromszéker Localbahnen. **81**, 1436.
— Budapest—Szt. Lörincz. **36**, 654. **99**, 1704.
— Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö. **78**, 1390. **122**, 2023.
— Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. **77**, 1364.
— Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyoma. **70**, 1236.
— Marmaros-Sziget—Körösmezö (Woronienka—Stanislau). **7**, 155.
— Nagyvárader Localbahnen. **6**, 130.
— Slavonische Localbahnen. **77**, 1365. **111**, 1849. **146**, 2552.
— Somogy-Szobh—Barcs. **70**, 1238.
— Székler Bahnen. **81**, 1435.
— Szepesolaszi-Varalja—Szepes—Varalja. **63**, 1110.
— Szombathely (Steinamanger)—Rum. **103**, 1762.
— Torontaler Comitats-Localbahnen. **126**, 2092.
— Ungarische Localeisenbahn-Gesellschaft. **45**, 828.
— Ungarische Nordostbahn. **111**, 1849.
— Ungvár—Nagy-Berezsna (Ungthalbahn). **69**, 1221. **88**, 1551.
— Versecz—Kuhin. **85**, 1507. **99**, 1704.
— Vinkovce—Gunja-Brčka. Fortsetzung bis Bosnisch-Brčka und Ueberbrückung der Save. **20**, 377.
— — Betriebseröffnung. **93**, 1627.
— Zagorianer Bahn. **36**, 654.
— Zsitvathalbahn. **116**, 1935.

Ergänzungsarbeiten. Programm. **71**, 1253. **123**, 2041.
Fahrkarten zu ermässigten Preisen. **70**, 1238.
— ab Budapest nach Venedig und Ancona. **123**, 2041.
Fahrpreisermässigung zur Landesausstellung in Lemberg. **83**, 1478.
Fahrpreise bei Schnellzügen, welche nur facultativ anhalten. **104**, 1770.
Finanzielle Ergebnisse im Jahre 1893. **30**, 549. **48**, 878.
Frachtbegünstigung für Sendungen zur internationalen Kunstausstellung in Wien 1894. **15**, 286.
Frachtbrief-Duplicate. Vorschriften über Ausstellung. **69**, 1220.
Getreideexport. Massnahmen zur Bewältigung. **90**, 1586.
Hauptbahnhof in Miskolcz. **120**, 1997.
Heizbare Güterwagen. **23**, 428.
Kaisermanöver im Nógrader Comitate. Zugsverkehr. **107**, 1807.
Maschinenfabrik u. Locomotiv-Reparaturswerkstätte in Debreczen. **103**, 1762.
Rangirbahnhof Rákos. **85**, 1508.
Reservoirwagenverkehr. **110**, 1838.
Rundreisebillets mit österr. Linien. **22**, 409.
Station Ledecz. Eröffnung. **5**, 109.
— Danos. Eröffnung. **15**, 286.
— Bárand. Eröffnung. **16**, 314.
Stationserweiterung in Debreczen. **116**, 1935.
Stationsnamensänderung. **75**, 1339. **92**, 1613. **93**, 1627. **111**, 1902. **123**, 2041.
Umschlagsverkehr in Knbin. **54**, 970.
Verkehr mit Reservoir- und Bassinwagen. **83**, 1478.

Verkehrsinspectorate für die donaurechtsuferseitigen Staatsbahnlinien. **133**, 2226.
Verrechnungssystem. **123**, 2041.
Viehtransporte. Hintanhaltung der Wagenüberfüllung. **28**, 510.
Waarenverkehr im Monate October. **144**. 2473.
Werkstätte in Sátorálya-Ujhely. **124**, 2061.

C. Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Privatbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ausziehgeleise in Karbitz. **19**, 359.
Bauliche Herstellungen in der Station Wohontsch. **98**, 1688.
Elektrische Lichtleitung in Brüx. **123**, 2039.

Fahrbetriebsmittel:

— Kohlenwagen-Anschaffung von 200 Stück. **32**, 580.
— Reservoirwagen. Einstellung in den Wagenpark. **112**, 1863.
Geleisevermehrung in der Station Tschochau-Hlinai. **43**, 792.
— nächst Karbitz. **97**, 1677.
Generalversammlung. **57**. 1024.
Kohlengeleise zum Radetzky-Schachte in Maltheuern. **56**, 999.
— in Wohontsch. **129**, 2143.
Ladegeleise sammt Laderampe bei der Schellenker Flügelbahn. **33**, 595.
Locomotivprüfungen. **39**, 717.
Niveauübersetzung beim Elisabeth-Schachte in Wernsdorf. **56**, 999.
Perron in der Station Brüx. **2**, 38.
Sicherungsanlage in Preschen und Maria Ratschitz. **97**, 1677.
— in Teplitz. **124**, 2060.
Veranda in Oberdorf. **84**, 1493.
Wagenverschiebvorrichtung nächst Karbitz. **19**, 359.
— nächst Ladowitz. **19**, 360.
Wasserleitung in km 11·9 der Linie Aussig—Komotau. **19**, 360.
— in Nieder-Georgenthal. **116**, 1934.
— in km 20—22 der Strecke Aussig—Komotau. **147**, 2608.
Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen in der Station:
— Settenz. **10**, 207.
— Holtschitz-Seestadtl. **11**, 221.
— Brüx. **19**, 359.
— Teplitz. **30**, 549.
— Schönfeld. **56**. 1001.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ausweichgeleise nnd Verladeplatz in Svijan-Podol. **81**, 1435.
Aschengruben. **35**, 633.
Bahnhoferweiterung in Kuttenthal. **84**, 1493.
Bahnhofgebände in Jnngbunzlan. **56**, 1000.
Bahnstützmauer in km 1·0/2 der Strecke Prag—Neratowitz. **56**, 1000.
Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen. **81**, 1435.
Brunnenherstellung bei Wächterhäusern. **50**, 909.
Chaussirung eines Ahladeplatzes. **118**, 1972.
Dampfheizung bei den Personenzügen der Strecke Bakow—Georgswalde. **140**, 2379.
Distanzsignale. Normalstellung. **106**, 1797.
Drahtvergitterung bei Bahnschranken. **123**, 2039.
Einfriednngen längs der Strecke Prag—Georgswalde. **43**, 792.
Eiskeller in Bakow. **147**, 2605.
Elektrische Beleuchtung in Haida. **113**, 1874.

Fahrbetriebsmittel:

— Kastenwagen. Anschaffung von 50 Stück. **32**, 582.
— Hüttelwagen (3 Stück). Anschaffung. **7**, 155.
Geleiseverlängerung in Josefsthal-Kosmanos. **43**, 792.
— Bakow. **48**, 876. **84**, 1493.
— Kreibitz-Teichstadt. **84**, 1493.
— Svijan-Podol. **107**, 1807.
Generalversammlung. **77**, 1367.
Glockensignalapparat in der Station Stranow-Krnsko. **43**, 792.
Kohlenschuppen in Bösig. **56**, 1000.
Nebengebäude in Böhm.-Leipa. **50**, 909.
— bei mehreren Wächterhäusern. **62**. 1088.
Postlagerschuppen in Hainspach-Wölmsdorf. **33**, 595.
Schutzhütten bei mehreren Wächterhäusern. **50**, 909.
Sicherungsanlagen zwischen den Stationen Bakow und Weisswasser. **6**, 129. **35**, 633.
— in Satalic. **62**, 1088.
Stationserweiterung in Kuttenthal. **44**, 807.
— Münchengrätz. **144**, 2472.
Statutenänderung. **85**, 1501.
Tabakshütte in Böhm.-Leipa. **47**, 863.
Telephonverbindung in Jungbunzlau. **99**, 1703.
Transitoschuppen in Tetschen. **113**. 1874.
Verladeplatz in km 6·6/8 der Strecke Bakow—Weisswasser. **2**, 38.
Verladerampe in Haida. **30**, 549.
Warteräume in Röhrsdorf und Tannenberg. **33**, 595.
Wasserleitung in Böhm.-Kamnitz. **2**, 38. **24**, 440.
— in Schluckenau. **30**, 549. **126**, 2090.
— in Böhm.-Leipa. **50**, 909. **67**, 1190.
— in Rumburg. **118**, 1972.
Zufahrtsstrasse in Zwickau. **123**, 2039.

K. k. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Aenderung der Concessionsurkunde. **94**, 1649.
Arbeiterwohnhaus in Oberdorf. **126**, 2091.
Aufnahmsgebäude in Dassnitz. **67**, 1190.
Bahnerhaltungsmagazin in Sebastiansberg. **88**, 1550.
Bauliche Herstellungen auf mehreren Linien. **50**, 909.
— in mehreren Stationen und Wächterhäusern. **50**, 909. **62**, 1088.
— in Milostin-Kounowa. **126**, 2091.
Benützungsconsens für das zweite Geleise der Strecke Falkenau—Neusattl. **113**, 1874.
Brückenwaage in Tirschnitz und Krima-Neudorf. **67**, 1190.
— in Brandeisl. **106**, 1795.
Desinfectionsplatz in Prag-Smichow. **88**, 1550.
Doppelgeleise in der Strecke Chodau — Neusattl. **58**, 1037 **123**, 2039.
Eiskeller in Tirschnitz. **43**, 792.
Entwässerungsanlagen in Kladno. **67**, 1190.

Fahrbetriebsmittel:

— Bierwagen der fürstl. Fürstenberg'schen Brauerei. Einstellung in den Fahrpark. **138**, 2341.
— Conducteurwagen (4 Stück). **146**, 2551.
— Güterwagen. Anschaffung. (30 Stück). **3**, 68.
— — (40 Stück). **112**, 1863.
— — (21 Stück). **146**, 2551.
— Kohlenwagen. Anschaffung. (100 Stück). **130**, 2165.
— — (12 Stück). **146**, 2551.
— Langholzwagen. (20 Stück). **146**, 2551.
— Lastzugslocomotiven. (5 Stück). **146**, 2551.
— Personenwagen. Anschaffung. (4 Stück). **3**, 68.
— — (3 Stück.) **146**, 2551.
— Tenderlocomotiven. (4 Stück). **124**, 2060.
— — (5 Stück.) **146**, 2551.
Gehsteg über die Geleise bei Kladno. **20**, 376. **73**, 1286.
Geleiseanlage in Davidsthal. **84**, 1493.
— in Falkenau. **88**, 1550.
Generalversammlung. **70**, 1239.
Getreideschuppen in Kaaden-Brunnersdorf. **73**, 1286. **83**, 1493.
Herstellungen in der Station Falkenau. **47**, 863.
Instructionsänderungen. **37**, 672.
Keller in Repy. **43**, 792.
Ladebühne und Klappbrücken auf der Ladestelle des Bernhardschachtes bei Königswerth. **113**, 1874.
Ladeplätze und Laderampen. Pflasterung in mehreren Stationen. **62**, 1088.
— in Saaz. **108**, 1815.
Locomotivremise mit Wohnungsanbau in Eger. **87**, 1536.
Maschinenstation in Welchau-Wickwitz. **88**, 1550.
Nebengebäude in der Station Prag. **33**, 595.
— Unhošt. **43**, 792. **56**, 999.
Prämie für rechtzeitige Entdeckung von Schienenbrüchen. **62**, 1088.
Reservoir in Karlsbad. **73**, 1286.
Schmutzwassercanal in km 2·1/2 der Linie Prag-Smichow—Hostiwitz. **81**, 1435.
Schuppen in Komotau. **50**, 909.
— in Sonnenberg. **87**, 1536.
Signallaterne mit blauem Licht zur Kennzeichnung des Endes von Anziehgeleisen. **32**, 582.

Stationsnamensänderung „Elbogen - Neusattel“ in „Neusattl“. **33**, 595.
Stationserweiterung in Falkenau. **56**, 999.
— in Davidsthal. **56**, 1000.
— in Krupa. **60**, 1063. **88**, 1550.
— in Milostin-Kounowa. **60**, 1063.
Stationsname Neusattl. **100**, 1715.
Strassenbrückenwaage in Repy. **104**, 1770.
Telegraphenbureau. Nicbtverwendung metallischer Federhalter. **106**, 1795.
Telephonleitung in km 208·5/6 der Strecke Falkenau a. E.—Zieditz. **6**, 129.
Tenderuntersuchung und zulässige Belastung. **28**, 509.
Thonrohrleitung in km 22·7/8 der Linie Falkenau—Klingenthal. **43**, 792. **62**, 1088.
Wächterhaus-Abtragung. **118**, 1972.
Wagenrevision. **9**, 189.
Wasserkrabn und Putzgrube in Krima-Neudorf. **56**, 1000.
— in Pürstein. **62**, 1088.
— in Prag-Bubna. **106**, 1795.
Wasserleitung in km 13·3/4 der Strecke Prag—Hostiwitz. **6**, 129.
— in km 2·9/10 der Linie Falkenau—Klingenthal. **6**, 129.
— in km 24·4/5 der Linie Krima-Neudorf—Weipert. **16**, 312.
— in km 185·8/9 der Linie Prag—Eger. **30**, 549.
— in km 27 der Linie Falkenau—Klingenthal. **33**, 595.
— in km 195·6/7. **50**, 909.
— in Unbošt. **62**, 1088.
— in Graslitz. **97**, 1677.
— in km 13·3/4 der Strecke Smichow—Hostiwitz. **104**, 1770.
Wasserstation in Welchau-Wickwitz. **74**, 1306.
Wegrampe in km 177·6/7 der Strecke Neudau—Karlsbad. **47**, 863.
Weichenverbindung in Komotau. **81**, 1435.
Wirthschaftsgebäude in Komotau. **33**, 595.
— in mehreren Stationen. **67**, 1190.
Zugschranken nächst Saaz. **50**, 909.
— in km 13·28 der Strecke Prag (Bubna)—Hostiwitz. **73**, 1286.
Zugsvermehrung. **7**, 155.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Bauliche Veränderungen in km 76·6/7. **81**, 1435.
Collaudirung des Bahnflügels Stupno-Břaz—Radnitz. **147**, 2606.
Durchlass in km 123 6/7 der Linie Pilsen—Furtb. **73**, 1286.
Fahrplanangelegenheiten. **45**, 828.
Flügelbahn Stupno-Břaz—Radnitz. **35**, 633.
Gehsteg in km 111·5/6 der Linie Pilsen—Furth. **33**, 595.
Generalversammlung. **67**, 1191.
Kalkmagazin in Prag. **2**, 38.
Kohlenscbuppen in Zditz. **62**, 1088.
Reconstruction des Objectes in km 75·3/3. **114**, 1901.
— in km 76·8/9. **129**, 2143.
Signalbuden. Typengenehmigung. **35**, 633. **50**, 909.
Vergnügungszug Nr. 52. Beförderung mit verkehrt gestellter Locomotive. **70**, 1238.
Verstaatlichung. **148**, 2655.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Brückenauswechslung. **96**, 1665.
Generalversammlung. **63**, 1113.
Kainachbrücke. Reconstruction. **23**, 428. **141**, 2472.
Kohlenausgleicbbühne in Köflach. **100**, 1715.
Lassnitzbrücke. Reconstruirung. **135**, 2261.
Station nächst Frauentbal. **68**, 1205.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ableitung der Niederschlags- und Inundationswässer von den Geländen des Pulkaufers. **116**, 1935.
Anbau an das Polizeigebäude in Oswięcim. **145**, 2505.
Arbeiterbeförderung. **57**, 1022.
Aufnahmsgebäude in der Station Dzieditz. **12**, 235.
— in Göding. **66**, 1172. **85**, 1507.
— in Trzebinia. **78**, 1389.
Bauliche Herstellungen:
— in km 290·7/9 der Linie Wien—Krakau. **133**, 2225.
— Chropin **118**, 1972.
— Wien. **118**, 1972. **133**, 2225.
— Radwanitz. **108**, 1815.
— Oberweiden. **12**, 235.
— Floridsdorf. **14**, 265. **114**, 1900.
Bauliche Herstellungen:
— Nikolsburg. **66**, 1173.
— Friedek-Mistek. **66**, 1173.
— Brünn. **74**, 1306.
— Prerau. **90**, 1585.
— Hollescbau. **103**, 1762.
— Olmütz. **103**, 1762.
— Hullein. **108**, 1815.
Bedienstetenwohnhaus in Mähr.-Ostrau. **74**, 1306.
Beförderung gemischter Züge mit verkehrt gestellter Locomotive. **48**, 876.
Betoncanal in km 369·8/9 der Strecke Chrzanow—Trzebinia. **120**, 1996.
Betriebserleicbterung auf der Montanbahn. **62**, 1088.
Branowitzer Einschnitt. **83**, 1476.
Bremspercente auf der Strecke Bielitz—Wadowice. **10**, 207.
Brücken. Erweiterung der Zayabachbrücke. **46**, 844.
— Weichselflussbrücke. Verstärkung. **95**, 1652.
Brückenwaage in Olmütz. **145**, 2505.
— Voitelsbrunn. **51**, 919.
— Chrzanow. **57**, 1022.
— Luscbitz. **78**, 1389.
— Wien. **90**, 1585.
— in mehreren Stationen. **90**, 1586.
— Kunowitz-Louczka. **106**, 1795.
— Andrichau. **108**, 1815.
— Schönbrunn. **120**, 1995.
— Saitz. **133**, 2226.
Chaussirung beim Strassenladegeleise in Lundenburg. **1**, 6.
Central-Dampfleitung in Floridsdorf. **118**, 1972.
Dampfpumpe in Prerau. **92**, 1612.
Desinfectionsanstalt in Hruschau. **30**, 549.
Distanzsignal auf dem Vorbahnhof in Mähr.-Ostrau. **78**, 1389.
— auf dem Vorbahnhof in Floridsdorf. **120**, 1996.
Drehscheibenverbindung in Schönbrunn. **120**, 1996.
Durchfahrt in Brünn. **66**, 1173. **78**, 1389.
Durchlass in km 255·9/10 der Strecke Stiebnig—Schönbrunn. **12**, 235.
— in km 103·4/5 der Strecke Feldsberg—Nikolsburg. **83**, 1476.
Eilgutmagazin in Neusiedl-Dürnholz. **95**, 1652.
Entleerungsgrube in Wigstadtl. **29**, 527.
Entwässerungsanlage nächst Hnojnik. **51**, 919.
Fahrbetriebsmittel:
— Biertransportwagen. Einstellung in den Fahrpark. **22**, 407 **29**, 527. **149**, 2692.
— Intercommunicationswagen. Anschaffung von 42 Stück. **25**, 460.
— — 14 Stück. **38**, 691.
— Kohlenwagen. Anscbaffung von 400 Stück. **103**, 1762.
— Lastzugslocomotiven. Umbau. **58**, 1037.
— — Anschaffung von 5 Stück. **110**, 1837.
— Packmeisterwagen. Anschaffung von 10 Stück. **103**, 1762.
— Reservoirwagen für Mineralöl. Einstellung in den Fahrpark. **33**, 595.
— Tenderlocomotiven (5 Stück). **146**, 2552.
— Scbwefelsäurewagen. Typengenehmigung. **62**, 1088. **73**, 1287.
— — Einstellung in den Fahrpark. **62**, 1088.
Firmaprotokollirung. **147**, 2606.
Geleisevermehrung und Brückenwaage in der Station Lazy. **36**, 652.
— in Mödritz. **85**, 1507.
— in Lazy. **128**, 2130.
Geleiseverlängerung nächst Wagram. **74**, 1306.
— in Floridsdorf. **83**, 1476.
— in Oswięcim. **114**, 1901.
Generalversammlung. **67**, 1191.
Getreidemagazin in Krakau. **51**, 919.
Güterschuppen in Ernsdorf. **102**. 1746.
Haltestelle Wildendürnbach. **9**, 190.
— auf der Linie Bielitz—Kalwarya. **21**, 393.
— Klecza dolna und Barwald górny. **29**, 527.
— Lobzow. **54**, 969.
— Gross-Kuntscbitz. **71**, 1253.
— beim Wächterbause Nr. 21 in km 29·3/4 der Ostrau-Friedlander Bahn. **94**, 1641.
— Czechowitz. **136**, 2287.
Heizhausgeleise in Trzebinia. **61**, 1077.
Hydrant in Mähr.-Ostrau. **85**, 1507.
Kalkschuppen in der Station Bautsch. **12**, 235.
Kanzleihütte in Wadowice. **14**. 265.
Keller in Krzeszowice. **78**, 1389.
Kehrichtgrube in Raigern. **36**, 652.
Kohlenlagerplätze in Mähr.-Ostrau. **90**, 1586.
Kohlenrutschen in Friedek-Mistek. **46**, 844.
Koblenschuppen in Chybi. **46**, 844.

Laderampe in Krakau. **36**, 652.
Ladegeleise in der Station Friedek-Mistek. **44**, 807. **61**, 1077.
— in der Haltestelle Nimlau. **108**, 1815.
Locomotivdrehscheibe. **85**, 1507.
Locomotivprüfungen. **56**, 1000.
Locomotivschuppen in Prossnitz. **1**, 6.
Magazinsanban in Schönbrnnn. **136**, 2287.
Magazinsgeleise in der Station Pruchna. **114**, 1900.
Materialzüge zwischen Branowitz und Brünn. Beförderung mit verkehrt gestellter Locomotive. **34**, 613.
Nachfolgen der Züge. Instructionsänderung. **49**, 892.
Nebengebäude in der Station Prerau. **3**, 68.
— Zwingendorf. **14**, 265.
— Oswięcim. **31**, 566.
Normalschlagwerk in Floridsdorf. **66**, 1173.
Oberbaupläne. **145**, 2505.
Oberbanverstärkung auf der Linie Wien—Krakau. **44**, 807.
Object in km 288·0/1 der Linie Wien—Krakau. **83**, 1476.
Patent Stranch- nnd Schweissmaschine. **91**, 1598.
Personenhaltestelle in km 403·4 der Linie Wien—Krakau beim Wächterhause Nr. 313. **3**, 68.
Petroleummagazin in Laa. **74**, 1306.
Petroleumschuppen in Prossnitz. **78**, 1388.
Rangirsignal in Mähr.-Ostrau. **102**, 1746.
Rübenverladerampe in Hullein. **103**, 1762.
Schotterladegeleise in km 345·0/1 der Linie Wien—Krakau. **12**, 235.
— in km 344·4/5 der Strecke Jawiszowice—Oswięcim. **57**, 1022.
Schuppen in Saitz. **29**, 527.
— in Trzebinia. **114**, 1901.
Schwarzawabrücke. **78**, 1389.
Sicherungsanlagen in Prerau. **12**, 235. **83**, 1478.
— in Troppau. **36**, 653.
— in Szczakowa. **60**, 1063.
— in der Strecke Wien—Floridsdorf. **120**, 1995.
— für das Fahren in Raumdistanz in der Strecke Prerau—Leipnik. **133**, 2225.
— Signalisirung auf der Strecke Salm—Dombrau und auf dem Orlauer Flügel der Montanbahn. **49**, 892.
Signalordnung. Anwendung des blauen Lichtes zur Kennzeichnung des Abschlusses von Stockgeleisen. **53**, 954.
Sperrschranken und Wächterhäuser auf der Linie Dzieditz—Saybusch. **57**, 1022.
Staatliche Collaudirung der Linien Kojetein—Bielitz und Bielitz—Kalwarya. **29**, 527.
Stationserweiterung in Schönbrunn. **3**, 68.
— in Rohatetz. **90**, 1585.
— in Polnisch-Ostrau. **91**, 1595.
Stationsnamensändernng. Floridsdorf-Donaufeld in Floridsdorf. **136**, 2287.
Stumpfgeleise in Zborowitz. **36**, 653.
— nächst Mähr.-Ostrau. **78**, 1389.
Telegraphenstation Luschitz. **115**, 1915.
Telephonanlage in Prerau. **59**, 1048.
— in Feldsberg und Voitelsbrunn. **106**, 1796.
— in Leipnik und Schönbrunn. **111**, 1848.
— in Oswięcim. **122**, 2023.
— in Bielitz. **135**, 2261.
Telephonische Correspondenz zwischen Stationen und den ihnen untergeordneten Halte- und Ladestellen. **141**, 2406.
Uebergangssteg in Göding. **145**, 2505.
Universal-Werkzeugmaschine. **32**, 582.
Verkehrsfiliale in Lundenburg. **106**, 1795.
Verlegung der Wächterhäuser. **114**, 1900.
Viaductöffnung in Brünn. **78**, 1398.
Wächterhäuser. Abtragnng. **29**, 527.
— Herstellung. **145**, 2505.
— Ueberstellung. **31**, 556. **108**, 1815.
— Vergrösserungen. **3**, 68. **90**, 1586.
Wächterstrecken-Eintheilung. **136**, 2227.
Wagenaufstellungsgeleise in Mähr.-Ostrau. **106**, 1795.
Wartehalle in Babitz. **14**, 265.
Wartelocal in Drahotnsch. **14**, 265.
Waschküche sammt Rollkammer in Laa. **14**, 265.
Wasserkrahn nebst Putzgrube in Lundenburg. **85**, 1507.
Wasserleitung zur Oelgasanstalt am Wiener Bahnhofe. **3**, 68.
— für die Gemeinde Přivoz. **12**, 235.
— in der Station Golleschau. **12**, 235.
— in der Station Hruschau. **31**, 566.
— in der Station Mähr.-Ostrau. **66**, 1173.
— in km 204·8/9 der Strecke Leipnik—Weisskirchen. **90**, 1586.
Wasserstationsanlage in Prerau. **120**, 1995.
Weichenumstellung. Verbot des verspäteten Umstellens unrichtig stehender Weichen. **64**, 1128.
Wirthschaftshöfe in der Station Hullein. **31**, 566.
— in der Station Rzikowitz. **36**, 652.
Znfahrtsstrasse zur Haltestelle Radwanitz. **104**, 1770.
Zugschranken. Herstellung auf mehreren Strecken. **106**, 1795.
— an der Wegübersetzung in km 219·3/4. **118**, 1972.
— anf der Linie Prerau—Olmütz. **120**, 1995.
— auf der Linie Ungarisch-Hradisch—Napagedl. **125**, 2079.
— in km 219·3/4 der Strecke Weisskirchen—Pohl. **133**, 2225.
— auf der Linie Prerau—Olmütz. **136**, 2287.

Localbahn Branowitz—Gorlitz.
Trassenrevision und Stationscommission. **25**, 460.

Localbahn Kojetein—Tobitschau.
Politische Begehung. **143**, 2456.
Trassenrevision und Stationscommission. **92**, 1612.

Localbahn Kremsier—Zborowitz.
Fahrgeschwindigkeitserhöhnng. **99**, 1703.

Localbahn Rohrbach—Seelowitz.
Trassenrevision und Stationscommission. **25**, 460.

Localbahn Troppau—Bennisch.
Amtliche Collaudirung. **14**, 265.
Entleerungsgrube in der Station Eckersdorf. **31**, 566.

Localbahn Zauchtl—Bautsch.
Halte- und Ladestelle Schwansdorf. **113**, 1874.
Niveauübergang bei km 37·5/6. **36**, 653.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Aufnahmsgebäude in Dombrau und zwei Wächterhäuser. **78**, 1389.
Bauliche Herstellungen nächst der Station Dombrau. **136**, 2287.
Bauprogramm für das Jahr 1894. **44**, 807.
Brückenwaage in Lonkau. **108**, 1816.
— in Karwin. **108**, 1816.
Eilgutverkehr in den Haltestellen Wendrin und Bystritz. **93**, 1626.
Ernennung eines Generaldirectors. **5**, 109.
Firmaprotokollirung, **119**, 1983.
Frachtenmagazin in Karwin. **36**, 653.
Frachtenstation Bystritz. **118**, 1972.
Generalversammlung. **65**, 1151.
Haltestelle Lomnathal. **86**, 1523. **105**, 1785.
Kanzleigebäude in Karwin. **44**, 807.
Kohlenverladestelle auf der Localbahn. **104**, 1770.
Locomotivremise in Teschen. **74**, 1307.
Restaurationswagen auf der Strecke zwischen Ruttka und Poprád. **104**, 1770.
Schnellzugsverkehr und Vermehrung der Anschlüsse. **75**, 1339.
Semaphor in Trzynietz. **102**, 1746.
Stützmauer in km 296·1/2 der Strecke Mosty—Jablunka. **51**, 919
Verladerampe in Trzynietz. **70**, 1237.
— in Karwin. **108**, 1816.
Wächterhänser in Trzynietz. **74**, 1307.
— Herstellung mehrerer. **108**, 1816.
Wasserleitung in Teschen. **145**, 2505.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Generalversammlung. **63**, 1113.
Statutenänderung. **94**, 1642.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Bahndurchlass in km 113·1/2. **83**, 1476.
Bahnhoferweiterung in Troppau. **97**, 1677.
Centralbahnhof in Troppau. **125**, 2079.
Generalversammlung. **77**, 1368. **84**, 1495.
Haltestelle in km 107·6/7 der Strecke Jägerndorf—Troppau. **46**, 844.
Niederschlagwässer. Ableitung in Troppau. **148**, 2656.
Personenhaltestelle Wawrowitz. **5**, 107.
Theilstrecke Troppau—Reichsgrenze. Politische Begehung. **100** 1715. Bauconsens. **143**, 2456.
Verstaatlichung. **148**, 2656.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Adaptirungen in Alt-Paka. **2**, 39.
Annnllirungszeichen für ein andauernd ausser Betrieb gesetztes Einfahrtssignal. **35**, 633.
Anfnahmsgebäude in Leitmeritz-Stadt. **26**, 471.
— Stockerau. **64**, 1127.
— Wlkanetsch. **91**, 1595.
— Schreckenstein. **113**, 1874.
— Libitz. **117**, 1951.
Bahneinfriedung in Jedlesee. **94**, 1641.
Bahnerhaltnngsmagazin in Jnngbnnzlan. **58**, 1037.
— Chlumetz. **107**, 1807.
Bauliche Herstellungen in Goltsch-Jenikau. **32**, 508.
— Praskačka. **91**, 1595.
— Wien. **26**, 471. **101**, 1737. **147**. 2606.
— Nimburg. **101**, 1737.
— Tetschen. **113**, 1874.
— Königgrätz. **131**, 2191.
— Rossitz. **137**, 2310.
— Chlumetz. **26**, 471.
— Chwala-Pocernitz. **117**, 1951.
— Zdiretz-Kreuzberg. **147**, 2606.
Beitragsleistung für den Ausbau der Bezirkstrassenstrecke Pirnitz-Branzaus-Cechtin. **26**, 471.
Betriebsführung in den Stationen Jnngbunzlau und Turnau. **19**, 360.
Brückenwaage in Medleschitz. **2**, 39.
— Nenbydschow. **53**, 954. **76**, 1350.
— Sedletz-Kuttenberg. **76**, 1350.
— Liboch. **87**, 1536.
— Dobřenitz-Syrowatka. **94**, 1641.
— Belohrád. **137**, 2310.
Canal in km 5·0/1 der Strecke Wien—Jedlesee. **2**, 38
Dampfheizung bei Locomotiven und Waggons. **80**, 1427.
Desinfectionsanlage in Znaim. **8**, 172.
— Pelsdorf. **8**, 172.
Distanzsignal-Blockirung in Turnau. **101**, 1737.
Doppelsignallaterne für die englischen Weichen in mehreren Stationen. **145**, 2505.
Drehscheibe in Schreckenstein. **16**, 312.
— Pardubitz. **121**, 2009.
Durchlass bei Hetzmannsdorf-Wullersdorf. **45**, 827.
Eiskeller in Schreckenstein. **26**, 471.
Entwässerungscanal in der Gemeinde Ober-Sedlitz. **2**, 38.
Fahrbetriebsmittel:
— Cisternenwagen. Einstellung von 10 Stück in den Fahrpark. **59**, 1048.
— Gepäcks- und Lastwagen. Typengenehmigung. **29**, 527.
— Güterwagen. Anschaffung von 200 Stück. **76**, 1350.
— Kastenwagen der Firma Schenker & Comp. in Wien. Einstellung in den Fahrpark. **138**, 2341.
— Locomotivanschaffung, 6 Stück. **129**, 2143.
— Personenwagen. Typengenehmigung. **140**, 2379.
— — Anschaffung von 10 Stück. **146**, 2552.
Firmaprotokollirung. **54**, 974.
Frachtenmagazin mit Nebenbanten in Wien. **121**, 2009.
Fusswegübergang in km 5·0/1 der Linie Trautenau—Freiheit-Johannisbad. **80**, 1426.
Gartenanlage am Bahnhof in Wien. **82**, 1462.
Geleiseabzweigungen bei Kolin. **113**, 1874. **137**, 2310.
Geleisevermehrung in Libňowes. **2**, 39.
— Parschnitz. **8**, 172.
— Schreckenstein. **26**, 471.
— Rossitz. **45**, 827. **93**, 1626.
— Wien und Jedlesee. **76**, 1350.
— Chrast. **76**, 1350.
— Gastorf. **143**, 2456.
Generalversammlung. **71**, 1255.
Götz'sche Wechselschlösser. **122**, 2023.
Haltestelle in km 220 5/6 der Linie Wien—Tetschen. **10**, 207.
— Friedenan. **38**, 691.
— Goltsch-Jenikau-Stadt. **53**, 954.
— Ober-Olberndorf. **64**, 1127. **112**, 1863.
— Praskačka-Urbanic. **86**, 1523.
— Wlkanetsch. **117**, 1952.
— Karolinenthal. **131**, 2191.
— Leitmeritz-Stadt. **135**, 2262.
Handschranken in km 79·4/5 der Linie Prag—Mittelwalde. **140**, 2379.
Heizhaus in Lissa. **94**, 1641.
Hochbauanlage in Deutschbrod. **91**, 1595.
Holzverladerampe in Časlau. **8**, 172.
Kalkmagazin in Wien. **16**, 312.
Kasernengebäude in Tinischt. **101**, 1737.
— Skuč. **107**, 1807.
Kesselanlage in der Personenhalle in Wien. **117**, 1952.
Kohlenrutschen in Wien. **64**, 1127.
Ladestelle Urbanitz-Praskačka. **84**, 1493.
Locomotivprüfnngen. **55**, 987.
Materialgraben bei Sedletz-Kuttenberg. Entwässernng. **128**, 2130.
Nebengebäude in Nimburg. **2**, 39.
— Trautenau. **117**, 1951. **128**, 2130.
Parallelweg in km 314·0/7. **117**, 1951.
Personenbeförderung mit Güterzügen. **84**, 1493. **120**, 1996.
Personen- und Kreuzungsstation Wlkanetsch. **20**, 376.
Putzgrube in Königgrätz. **2**, 39.
Restaurationslocal in Wien. **53**, 954.
Salpeterschuppen in Tetschen. **91**, 1595.
Schrankenabänderung in Lieben. **64**, 1127.
Schuppen in Choteboř. **45**, 827.
— Tetschen. **69**, 1219.
— Neubydžow. **91**. 1595.
Sicherungsanlage in Zellerndorf. **66**. 1173.
— in mehreren Stationen. **137**, 2310.
Stationserrichtung in Wlkanetsch. **53**, 954.
Stationsnamensänderung Praskačka-Urbanic. **116**, 1935.
Stationsvergrösserung in Friedrichswald. **20**, 376. **76**, 1350.
— Gross-Wossek. **58**, 1037.
— Smiřic. **94**, 1641.
— Tinischt. **116**, 1935.
— Neschwitz. **144**, 2472.
Statutenänderung. **8**, 169.
Stockgeleise in Skutsch. **53**, 954.
— Gopel und Mšetic. **58**, 1037.
Telephonverbindung in Iglau. **16**, 312.
— Alt-Paka. **117**, 1951.
Uebergabsgeleise in Všetat-Přivor. **80**, 1426.
Uhraufstellung in Deutschbrod. **128**, 2130.
Verbindungsgeleise von Tetschen zum Elbeumschlagsplatz in Laube. **36**, 653.
— Rasselwecker im Quaderberg-Tunnel. **36**, 653.
Verladegeleise in Zawratetz-Třemošnitz. **80**, 1426.
— Chwala-Počernitz. **131**, 2191.
Verladeplatz in Dřes. **76**, 1350.
— Bělohrad. **94**, 1641.
Verschieben auf Stoss nnd Anwendung des Bremsknittels znr Nachtzeit in Gross-Wossek. **79**, 1408.
— in Schreckenstein. **83**, 1478. **91**, 1596.
— in Lissa. **91**, 1596.
— in Laube. **136**, 2287.
Wächterhaus in km 126·7/8 der Linie Chlumetz—Parschnitz. **2**, 39.
— bei Schönpriesen. **2**, 39.
— in Schreckenstein. **40**, 732.
— in Pardubitz. **40**, 732.
— in Chwala-Počernitz. **58**, 1037.
Wagenkasten in der Station Dřis. **2**, 38.
— in Krzeschitz. **69**, 1219.
Warteranm in Bohousow. **8**, 172.
Wasserbehälter in Roth-Kosteletz. **20**, 377.
Wasserförderungsanlage in Nienburg. **94**, 1641.
Wasserleitung nächst Adler-Kosteletz. **80**, 1426.
Wegerampe zwischen den Stationen Medleschitz und Rossitz. **137**, 2310.
Weichenversicherung in Stockerau. **26**, 471. **79**, 1408.
— in Deutschbrod. **45**, 827. **115**, 1915.
Wirthschaftsschuppen in Jarmeritz. **105**, 1785.
Zufahrtstrassenbrücke in Alt-Paka. **80**, 1427.
Localbahn Časlau—Zawratetz:
— Signalhütte in km 1·33. **91**, 1595.
Localbahn Časlau—Močowitz:
— Signalhütte in km 2·20. **91**, 1595.

Privilegirte Oesterreich-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufnahmsgebäude in Stadlau. **15**, 286.
— in Prag. **54**, 969.
— Wessely a. d. March. **113**, 1874.
Backofen in Bolchost. **54**, 969.
Bauliche Herstellungen in Siebenbrunn. **138**, 2340.
— in Simmering. **132**, 2208.
— in Weltrus. **49**, 891.
— in Aussig. **64**, 1127.

Bauliche Herstellungen in Raudnitz. **71**, 1252.
— in Bošic. **79**, 1408.
— in mehreren Stationen. **89**, 1565. **99**, 1703.
— auf der Linie Kralup—Welwarn. **95**, 1652.
— in Libšitz. **126**, 2091.
— in Wien. **141**, 2406.
— in Studenetz. **148**, 2656.
— in Bubna. **148**, 2656.
Betoncanal in Aussig. **49**, 892.
Betriebstelegraphenlinien. **42**, 771.
Brückenwaage in Bilnitz-Brumow. **4**, 88.
— in Aujezd-Luhatschowitz. **37**, 672.
— in Přelouč. **79**, 1408.
— in Kladrub. **89**, 1565.
— in Ungar.-Brod. **106**, 1795.
— in Poříčan und Sadska. **107**, 1807.
— in Nezdenitz. **107**, 1807.
— in Obrowitz. **132**, 2209.
— in Hohenstadt. **138**, 2340.
Brückenreconstruction in km 40·7/8 der Linie Wien—Bruck a. d. L. **37**, 671.
Brunnen beim Wächterhause Nr. 86/n. **71**, 1252.
Diensteintheilung für den Verkehrs- und Telegraphendienst. **80**, 1427.
Drehscheibe in Prag. **15**, 286. **113**, 1874.
— in Mannersdorf. **54**, 969.
Eiskeller in Marchegg. **27**, 496.
Etagerampe auf der Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf. **15**, 286.
Fahrbetriebsmittel:
— Cisternenwagen. Einstellung in den Fahrpark. **22**, 408
— Gepäckswagen. Anschaffung. **27**, 497. **93**, 1626.
— Güterwagen. Anschaffung. **68**, 1205. **93**, 1626. **132**, 2209.
— Kohlenwagen. Umgestaltung. **61**, 1077. **93**, 1626.
— Intercommunicationswagen III. Classe. Anschaffung von 10 Stück. **136**, 2287.
— Lastzugslocomotiven (8 Stück). **124**, 2060.
— Personenwagen. Anschaffung. **93**, 1626.
— Reservoirwagen für Spiritus- und Melassetransport. Einstellung von 10 Stück in den Fahrpark. **24**, 440.
— — für Säuretransporte. Einstellung in den Fahrpark. **45**, 827. **98**, 1689.
— Säuretransportwagen. Einstellung in den Fahrpark. **54**, 970.
Firmaprotokollirung. **79**, 1412.
Geleisevermehrung in Wegstädtl-Hněvic. **138**, 2340.
— in Elbe-Kosteletz. **126**, 2091.
— in Wessely a. M. **4**, 88.
— in Oppolan. **4**, 88.
— in Pardubitz. **7**, 155.
— in Grammat-Neusiedl. **15**, 286.
— in Chotěšov. **27**, 496.
— in Chotěšov. **54**, 969.
— in Brankowitz. **71**, 1252.
— in Ungar.-Brod. **107**, 1807.
Generalversammlung. **65**, 1153.
Getreidemagazin in Wien. **117**, 1951. **132**, 2208.
Haltestelle Deutsch-Kopist. **27**, 496.
— Nestomitz-Zuckerfabrik. **27**, 497.
— bei dem Wächterhause Nr. 249 zwischen Dašic und Pardubitz. **37**, 671.
Handschranken in km 0·4/5 der Linie Schwechat—Mannersdorf. **54**, 969.
Hochhaupläne für Wilfleinsdorf. **104**, 1770.
Holzbauten im Restaurationsparke in Wien, **24**, 440.
Holzlagerplatz in Wien. **114**, 1901.
Kehrichtgrube in Wien. **7**, 155.
Keller in Nimburg. **146**, 2551.
Kohlenbühne in Kralup. **79**, 1408.
Kohlen- u. Requisitenschuppen in Nestomitz-Zuckerfabrik. **27**, 496.
Lampisterielocal in Prag. **54**, 969.
Magazinserrichtung in Schönpriesen. **27**, 496.
Nebengebäude auf der Linie Wien—Bodenbach. **41**, 748.
— bei mehreren Wächterhäusern. **71**, 1253.
Postmanipulation in Chotzen, Matha-Mohren und Hronów. **148**, 2656.
Pulsometeranlage in Peček. **37**, 671.
Schneezäune auf der Linie Bruck a. L.—Hainburg. **24**, 440.
Schuppeu in Kanitz-Eibenschitz. **84**, 1493.
Semaphor in Olmütz. **59**, 1046.
Sicherungsanlage in Aussig. **4**, 88. **15**, 286.
— in Nestomitz. **28**, 509.
— in Simmering. **59**, 1046.
— in Prag (Bubna). **132**, 2208.
Signalhütte nächst Böhm.-Trühau. **7**, 155.
Sperrung eines Geleises in der Strecke Erdbergerlände—Stadlau. **31**, 566.
Station Brankowitz. Eröffnung für den Stückgüterverkehr. **114**, 1901.
Stationsdienst in Marchegg. **64**, 1128.
Stationserweiterung in Ungar.-Brod. **94**, 1642.
Stationsnamen Swolenowes. **73**, 1287. **120**, 1996.
Stationsnamensänderung in Brandeis a. d. Adler. **30**, 549.
Strassenführung in Bubna durch den Bahnviaduct. **132**, 2208.
Strassenübersetzung in km 69·5/6 der Linie Chotzen—Halhstadt. **79**, 1408.
Sturzgeleise in Zwittau. **27**, 496.
Telephonische Verbindung in den Stationen Halbstadt und Bodenhach. **19**, 360.
— Ladendorf und Gerasdorf. **27**, 496.
Trinkwasserleitung. **71**, 1252.
Uebergangssteg in Adamsthal. **49**, 892.
Umgestaltung der Strecke Minkowitz—Welwarn. **66**, 1172.
Unterfahrnng des Bahnkörpers in der Station Roztok. **104**, 1770.
Verladegeleise in Pher-Sak. **27**, 496.
— in Libšic. **49**, 892.
Verladerampe in Braunau. **37**, 671.
Verladestelle nächst Kolin. **141**, 2406.
Wächterhäuser. Zubauten auf den Linien Wien—Bodenbach und Lobositz—Libochowitz. **27**, 496.
Wartelocalitäten in Raudnitz. **47**, 863.
Wartesaal in Wien. **4**, 88.
Wasserkrahn in Grussbach. **54**, 969.
Wasserleitung in Bubna. **7**, 155.
— in Deutsch-Altenburg. **41**, 748.
— in km 2·9/10 der Linie Segengottes—Zbeschau. **41**, 748.
— Untersuchung der Strecke Wien—Stadlau. **49**, 892.
— in Wien. **126**, 2091.
Wasserschäden auf der Linie Brünn—Vlarapass. **83**, 1477.
Wegübersetzung in km 20·3/4 der Linie Chotzen—Halhstadt. **99**, 1703.
Weichenanlage in der Station Aussig. **37**, 671.
Weichenumstellvorrichtung in Kanitz-Eibenschitz. **148**, 2656.
Weichenverbindung in Bubna. **27**, 496.
Wirthschaftshöfe in mehreren Stationen. **27**, 496.
— in Beřkowitz und Bodenhach. **146**, 2551.
Zufahrtsstrasse in Trautmannsdorf. **7**, 155.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Durchlass bei Mähr.-Ostrau. **74**, 1306.
Generalversammlung. **64**, 1128.
Haltestelle Pržno. **114**, 1901.
Heizhaus in Fridek-Mistek. **145**, 2505.
Ladegeleise in Gross-Kunzendorf. **145**, 2505.
Personenhaltestelle Pržno. **118**, 1972.
Schrankenumgestaltung. **36**, 653.
Stationsvergrösserung in Rattimau. **136**, 2287.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Abfahrtsrampe in Laxenburg. **115**, 1915.
Ablagerungsplätze nächst der Station Roveredo. **115**, 1915.
Approvisionirungsmagazin in Innsbruck. **79**, 1407.
Aufnahmsgebäude in Spital a. d. D. **55**, 987.
— in Puntigam. **107**, 1807.
Aufzug in Triest. **42**, 771.
Bahndurchlass in km 310·4/5 der Linie Villach—Franzensfeste. **100**, 1715.
Bauliche Herstellungen in Triest. **1**, 6. **68**, 1205.
— Kapfenberg. **75**, 1338,
— Wien und Meidling. **10**, 207. **82**, 1462. **96**, 1665.
— Leoben. **109**, 1827.
— Görz. **109**, 1827.
— Matzleinsdorf. **119**, 1983.
— Monfalcone nnd Ronchi. **17**, 326. **60**, 1063.
— in mehreren Stationen. **140**, 2379.
Betriebsführung in der Station Laibach S.B. als Anschlussstation der Unterkrainer Bahnen. **48**, 876.
Blechglühofen in Marburg. **105**, 1785.
Brücken:
— Mürzbrücke bei Hafendorf. Reconstruction. **23**, 428.
— Sulmbrücke. Verstärkung. **28**, 509.
— Mehrere Reconstructionen nnd Brückenverstärkungen. **23**, 428. **55**, 987. **86**, 1523.
— Gitterbrücken-Reconstruction in Matzleinsdorf. **60**, 1063.

Brücken:
— Scheibsgrabenbrücke bei Wartberg. **68**, 1205.
— Lenobachbrücke. **65**, 1149.
— über den Pottendorfer Werkscanal. **110**, 1835.
— Lassnitzbrücke. **115**, 1915.
Brückenwaage in Unterwaltersdorf. **105**, 1785.
— in Münchendorf. **109**, 1827.
— in Inzersdorf. **119**, 1983.
Cementmagazin in Kufstein. **65**, 1149.
Desinfectionsanlage in Pragerhof. **103**, 1762. **119**, 1983.
Directer Zugsverkehr Budapest—Innsbruck. **36**, 564. **75**, 1339.
Drainagewasserableitung in km 5·9/10 der Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt. **82**, 1462.
Drehscheibe in Krieglach. **17**, 326.
Durchgang in km 354·7/8 der Linie Marburg—Franzensfeste. **144**, 2472.
Einsatzkeller in Friedau. **109**, 1827.
Eiskeller in Marburg. **65**, 1149.
Entrollen der Wagen. Vorkehrungen in Nabresina. **65**, 1150.

Fahrbetriebsmittel:
— Cisternenwagen. **9**, 190.
— Locomotiv- und Personenwagen-Anschaffung. **90**, 1586.
Feuersichere Herstellungen in Matzleinsdorf. **115**, 1915.
Firmaprotokollirung. **62**, 1091.
Frachtenbureau in Graz. **124**. 2144.
Frachtenmagazin in Mödling. **55**, 987.
— Kufstein. **75**, 1338.
Fnssweg nächst Wilden. **10**, 207. **48**, 876.
— in km 142·1/2 der Linie Wien—Triest. **48**, 876.
— in km 45·4/5 der Linie Pragerhof—ung. Landesgrenze. **86**, 1523.
Geleiseumgestaltung in Mürzzuschlag. **23**, 428.
— Grasstein. **28**, 509.
— in mehreren Stationen. **135**. 2261.
Geleiseunterfahrung in Meidling. **130**, 2164.
Geleiseverlängerung in Liesing. **10**, 207.
— in mehreren Stationen. **141**, 2406.
— in Calliano. **144**, 2472.
Generalversammlung. **67**, 1191.
Getreidemagazin am Bahnhof in Kufstein. **11**, 221.
Güterzüge. Beförderung mit verkehrt gestellter Maschine. **53**, 954.
Haltestelle Mraclin. **15**, 286.
— Margreid. **17**, 326.
— Borghetto. **119**, 1983.
Handschranken in km 2·7/8 der Linie Liesing—Kaltenleutgeben. **110**, 1835.
Holzlage in Ponigl. **65**, 1149.
Kabelhaus in der Station Triest. **34**, 613.
Kainachbachregulirung. **112**, 1863.
Kennzeichnung der Mödlinger Localzüge, der über Pottendorf kommenden Schnellzüge in der Strecke Meidliug—Wien und der leeren Wagenzüge von Wien nach Meidling. **44**, 807.
Langer'scher Rauchverzehrungsapparat. Gestattung der Kohlenheizung bei einer ausgerüsteten Locomotive der Südbahn. **90**, 1586.
Locomotivprüfungen. **56**, 1000. **57**, 1022. **65**, 1150. **109**, 1827.
Magazin bei Matzleinsdorf. **65**, 1149.
— in der Station Greifenburg. **68**, 1205.
Milchverkaufshütte in Meidling. **107**, 1807.
Nebengebände in Trifail. **17**, 326.
— Rubbia-Savogna. **68**, 1205.
— Hetzendorf. **127**. 2144.
— Ternitz. **127**, 2144.
— Wien. **130**. 2164.
— Potschach. **130**. 2164.
— Judendorf. **130**, 2164.
— bei Wächterhäusern. **130**, 2164.
Oberbaupläne für Umgestaltnng der Strecken Lienz—Franzensfeste und St. Peter—Fiume. **42**, 771.
— für Verbesserung des Oberbaues auf der Linie Wien—Triest. **55**, 987.
Privatgebäude in Matzleinsdorf. **10**, 207.
Rohr- und Kabelstranglegung nächst dem Bahnhofe in Wien. **130**, 2164.
Schranken in der Station St. Peter-Freienstein. **34**, 613.
— und Wächterhütte nächst Judendorf. **75**, 1338.
Schreibzimmer in Innsbruck. **100**, 1715.
Schulkinderbeförderung mit Lastzügen. **134**, 2248.
Schuppen in der Station Liesing. **1**, 6.
— Matzleinsdorf. **55**, 987.
Sicherungsanlage in Bruck a. d. M. **41**, 748.
— Kapfenberg. **55**, 987.
— Wörgl. **65**, 1150.
— auf der Linie Mödling—Laxenburg. **135**, 2261.
Signalhütte in km 74·1/2 der Linie Kufstein—Ala. **48**, 876.
Spar- und Vorschussverein. **48**, 880.
Sperrvorrichtung bei dem Handschranken am westlichen Ende der Station Saldenhofen. **17**, 326.
Stallungen in der Station Luttenberg und beim Wächterhause Nr. 414 der Linie Wien—Triest. **127**, 2144.
Stationseröffnung in Gyékényes. **135**, 2263.
Stationserrichtung nächst Frauenthal. **40**, 732.
Stationsvergrösserung in Guntramsdorf. **127**, 2144.
— in Lavis. **140**, 2379.
Stockgeleise in St. Peter. **68**, 1205.
Strassenherstellung und Einfriedung in der Station Matarello. **31**, 613.
Telephoncorrespondenzlinie in der Station Triest. **67**, 1190.
— Rodaun. **78**, 1389.
— Wörgl. **135**, 2262.
Töplerbrücke. **130**. 2164.
Uebergangssteg in km 66·5/6 der Linie Wien—Triest. **10**, 207.
— in km 139·2/3 der Linie Marburg—Franzensfeste. **65**, 1149.
— nächst Ternitz. **135**, 2261.
Ueberwachung central verriegelter Weichen. **40**, 732.
Umwandlung der Station Guntramsdorf. **104**, 1770.
Verladegeleise in Graz. **109**, 1827.
Verladerampe in Wildon. **92**, 1612.
— Mattarello. **139**, 2361.
Viehverladerampe in der Station Laibach. **34**, 717.
Wasserleitung in km 135·5/6 der Linie Wien—Triest. **17**, 326.
— in Steinbrück. **23**, 428.
— in Brunneck. **28**, 509.
— in km 324·8/9 der Linie Marburg—Franzensfeste. **82**, 1462.
— in km 57·6/7 der Linie Wien—Triest. **86**, 1523.
— in km 1·6/8 der Linie Wien—Triest. **109**, 1827.
— in Kufstein. **127**, 2144.
Wegübersetzung bei Grafenstein. **11**, 221.
Weichenfahrstrasse in Wr.-Neustadt. **17**, 326.
Zuckermagazin in Ober-Drauburg. **121**, 2009.
Zufahrtsstrasse zum Frachtenbahnhof in Görz. **82**, 1462.
— zur Station Faal. **135**, 2261.
Zugschranken in km 153·2/3 der Linie Wien—Triest. **92**, 1612.
— auf der Linie Marburg—Franzensfeste. **109**, 1827. **130**. 2164.
— in km 328·6/7 der Linie Marburg—Franzensfeste. **119**, 1983.
— in km 2·7/8 der Linie Liesing—Kaltenleutgeben. **123**, 2039.
Zugsverkehr mit verkehrt gestellter Locomotive. **85**, 1507.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen. **84**, 1493. **107**, 1807.
— in Parschnitz. **117**, 1951.
Dampfkessel in Josefstadt. **105**, 1785.
Dampfheizung bei Locomotiven und Waggons. **80**, 1426.
Distanzsignale in Mastig und Černožitz. **94**, 1642.
Drehscheibe in Pardubitz. **121**, 2009.
Elektrische Leitung über die Bahn in km 143·8/9 zwischen den Stationen Reichenau und Langenbruck. **53**, 954.
Erweiterungsbauten in Tannwald. **96**, 1665.

Fahrbetriebsmittel:
— Gepäcks- und Lastwagen. Typengenehmigung. **29**, 527.
— Schnellzugslocomotive und zwei Lastzugslocomotiven. Anschaffung. **128**, 2131.
Firmaprotokollirung. **29**, 531. **54**, 974.
Gabersdorfer Viaduct. **76**, 1350.
Geleiseverlängerung in Černožitz. **87**, 1536.
Generalversammlung. **71**, 1255.
Götz'sche Wechselschlösser. **122**, 2023.
Güterschuppen in Pardubitz. **69**, 1219.
— in Liebstadtl. **113**, 1874.
— in Semil. **113**, 1874.
Haltestelle in km 192 6/7 der Linie Josefstadt—Seidenberg. **9**, 189
— in Minkwitz. **40**, 732.
Kanzleianbau in Rossitz. **94**, 1642.
Kiosk in Raspenau. **113**, 1874.
Lager- und Ladeplätze in Raspenau-Liebwerda. **80**, 1426.
Magazins-Schreibstube in Reichenberg. **40**, 732.
Personenbeförderung mit Güterzügen. **120**, 1996.
Schneeräumer-Anschaffung. **16**, 312.
Schneeschutzanlagen in km 60·6—62.0/1 der Strecke Königshan—Landesgrenze. **26**, 471.
Schreibstube in Mastig. **53**, 954.
Sicherungsanlagen in Reichenau i. B. **9**, 190.
— in km 138·4/6 der Linie Pardubitz—Reichenberg. **9**, 189.

Stationserweiterung in Smiřic. **58**, 1037.
— in Tannwald. **140**, 2379.
Stockgeleise in Semil. **84**, 1493.
Tunneleinwölbung auf der Linie Josefstadt—Reichenberg—Seidenberg. **87**, 1536.
Verladerampe in Neupaka. **137**, 2310.
Verschubmanipulation durch Abstossen und Rollenlassen der Wagen in der Station Reichenberg. **145**, 2505.
Wächterhaus Nr. 152 zwischen Skalitz und Starkotsch. **76**, 1350.
Zerlegbare Hütte. **32**, 508.

K. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Aenderung in der Betriebsleitung. **31**, 566.
Bauliche Herstellungen in Solenau. **84**, 1493.
— in Wien. **109**, 1827.
Firmaprotokollirung. **29**, 531.
Generalversammlung. **72**, 1269.
Glockenschlagwerks-Pylonen. **99**, 1703.
Güterschuppen in Wien. **42**, 771.
— in Biedermannsdorf. **65**, 1150.
Haltestelle Möllersdorf. **115**, 1915.
Lastwagen-Anschaffung (55 Stück). **149**, 2692.
Oberbauverstärkung. **52**, 940.
Tenderlocomotiven und Umgestaltung in Locomotiven mit Schlepptender. **40**, 733.

K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Eisenbahn.

Generalversammlung. **62**, 1091.

Localbahnen.

Achenseebahn.

Avisirung aussergewöhnlicher Züge mittelst Signalen. **56**, 1001.
Firmaprotokollirung. **91**, 1597.
Generalversammlung. **77**, 1367.

Localbahn Station Auspitz—Stadt Auspitz.

Bauconsens. **149**, 2692.
Betriebsconsens. **82**, 1463.
Betriebseröffnung. **91**, 1593.
Concessionsertheilung. **49**, 891.
Concessionsurkunde. **63**, 1101.
Hochbaupläne. **46**, 844.
Kohlenschuppen in der Station Auspitz. **120**, 1996.
Locomotivprüfung. **130**, 2165. **141**, 2406.
Oberbaupläne. **70**, 1237.
Wagentypen-Genehmigung. **38**, 691.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Adaptirungen in Smiřitz und Wostroměř. **7**, 155. **94**, 1642.
Durchlass in km 28·3/4 der Strecke Königgrätz—Wostroměř. **137**, 2310.
Fahrgeschwindigkeitserhöhung auf mehreren Linien. **99**, 1703.
Firmaprotokollirung. **42**, 772.
Geleiseabtragung zur Coaksanlage in Miröschau. **7**, 155.
— in Königgrätz-Plotišt. **94**, 1642.
Geleiseanlagen in Smiřitz. **94**, 1642.
Generalversammlung. **69**, 1224.
Kastenwagen in Smiřic. **24**, 440.
Nebengebäude in Smiřic. **41**, 748.
Niveaukreuzung der Strecke Smidař—Hochwessely in km 7·5/6. **98**, 1688.
Sperrschranken in km 7·5/6 der Linie Smidař—Hochwessely. **117**, 1951.
Verladeplatz in km 22·9—23·1 der Linie Kopidlno—Bakov. **134**, 2248.
Wasserleitung in Miröschau. **27**, 497.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Bahndamm-Erhöhung in km 23·1/2—27·9/10. **134**, 2247.
Desinfectionshütte in Meran. **48**, 876.
Geleiseanlagen in Meran. **96**, 1665.
Generalversammlung. **63**, 1113.
Schreibstube in Meran und Sigmundskron. **92**, 1612.
Sinnichbachbrücke. **82**, 1462.
Stationserweiterung in Terlan. **96**, 1665. **115**, 1915.
Tenderlocomotive. Anschaffung. **33**, 595.

Brünner Localeisenbahn.

Firmaprotokollirung. **96**, 1668.
Locomotivanschaffung. **9**, 190.
Locomotivprüfung. **132**, 2209.
Oberbaunormalien. **71**, 1252.
Statutenänderung. **51**, 917.

Localbahn Castolowitz—Reichenau a. K.—Sollnitz—Kwasnei.

Bahnerhaltungsschuppen in Reichenau. **84**, 1493.
Bau- und Betriebslänge. **31**, 566.
Fahrbetriebsmittel: Postconducteurwagen. Anschaffung. **1**, 6.
Haltestelle in km 1·2/3. **59**, 1046.
Hochbaupläne. **18**, 344.
Oberbaunormalien. **20**, 377.

Dampftramway vorm. Krauss & Comp.

Ausweiche in km 3·7/9. **134**, 2248. **143**, 2456.
Geländerherstellung in km 7·3/5 der Strecke Wien—Mödling. **125**, 2079.
Geleiseumlegung in km 1·1 bis 1·3 der Linie Wien—Stammersdorf. **47**, 863.
Generalversammlung. **66**, 1174.
Localbahn Gross-Enzersdorf—Orth. Trassenrevision. **30**, 549.

Localbahn Deutschbrod—Humpoletz.

Betriebsconsens. **99**, 1703.
Betriebseröffnung. **123**, 2040.
Firmaprotokollirung. **4**, 90.
Hochbaupläne. **38**, 691.
Locomotiv-Drehscheibe. **40**, 732.
Niveauübergang in km 1·5/6. **63**, 1109.
Ober- und Hochbaunormalien. **20**, 377.
Rampencanäle in km 9·1/2 und 9·4/5. **91**, 1595.
Rampenverlegung. **69**, 1219.
Ueberfahrtsbrücke in km 20·1/2. **20**, 377.
Uebergangscurven und Verlegung des Oberbaues. **20**, 377.
Verladeschablonen. **53**, 954.
Wegdurchlass in km 17·1/2. **38**, 691.
Waggonbrückenwaage. **45**, 827.
Wartehalle in Bad Peterkau. **69**, 1219.

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz.

Bauvollendungstermin. **93**, 1626.
Betriebsconsens. **140**, 2379.
Betriebsordnung. **78**, 1389.
Brückenherstellung. **25**, 460.
Dampfmotor-Aufstellung. **21**, 393.
Hochbauten. **68**, 1205.
Maschinelle Anlage. **45**, 827.
Oberbaunormalien. **17**, 326.
Wagentypengenehmigung. **5**, 108.

Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag.

Betriebseröffnung. **32**, 582.

Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag.

Bautermin. Verlängerung. **32**, 508.
Betriebführung. **4**, 89.

Elektrische Bahn Baden—Vöslau.

Bauconsens für die Variantestrecke. **17**, 326.
Bautermin. **60**, 1063.
Betriebserleichterungen. **85**, 1507.
Betriebseröffnung der Theilstrecke Baden—Vöslau. **91**, 1593.
Brückenconstruction. **96**, 1665.
Oberbaunormalien. **65**, 1150.
Oberbaupläne. **5**, 107.

Elektrische Bahn Belvedere-Anhöhe in Prag—Lustschloss in Bubenč.

Bau und Betriebslänge der Theilstrecke Kgl. Thiergarten bis Lustschloss in Bubenč. **32**, 582.
Betriebsordnung. **63**, 1109.

Elektrische Bahn in Karlsbad.

Politische Begehung. **5**, 107.

Elektrische Localbahn in Gmunden.

Betriebsconsens. **93**, 1626.
Betriebserleichterungen. **83**, 1478.
Betriebseröffnung. **123**, 2040.
Politische Begehung. **59**, 1046. **61**, 1076.
Trassenrevision. **19**, 359. **22**, 407.
Wagentypen. **52**. 940. **80**, 1427.

Elektrische Strassenbahn in Lemberg.

Betriebsconsens. **62**, 1088. **129**, 2143.
Detailpläne. **32**, 580.
Politische Begehung. **32**, 580. **116**, 1935.
Provisorische Trassenverlängerung. **52**, 940.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **62**, 1088.

Friauler Eisenbahn (Monfalcone—Cervignano—Ronchi).

Betriebsconsens. **65**, 1150.
Betriebseröffnung. **66**, 1172.
Brückenprojecte. **107**, 1807.
Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Monfalcone—Cervignano. **127**, 2144.
Hafengeleise in Porto-Rosega. **44**, 807. **59**, 1046.
Haltestelle Scodovacca. **120**, 1996.
Oberbaunormalien. **60**, 1063.
Postlocal in Monfalcone. **96**, 1665.
Weichenstellanlagen. **55**, 987.

Gailthalbahn (Arnoldstein—Hermagor).

Bauconsens für Hochbauten. **25**, 460.
Baufortschritte. **25**, 460.
Bauvollendungstermin. **72**, 1265.
Betriebseröffnung. **93**, 1621.
Firmaprotokollirung. **29**, 530. **69**, 1224.
Generalversammlung. **16**, 317.
Haltestelle „Pressegen". **48**, 876. **93**, 1626.
Mauerwerkspläne und Eisenconstruction. **55**, 987.
Längenprofile. **144**, 2473.
Nötschachbrücke. **59**, 1047.
Politische Begehung. **5**, 107.
Wartehalle in Presseger-See. **96**, 1665.
Weg- und Wasserläufe. **114**, 1901.

Gaisbergbahn.

Avisirung aussergewöhnlicher Züge mit Signalen. **53**, 955.
Einstellung des Zugsverkehres. **123**, 2040.
Firmaprotokollirung. **91**, 1597.
Generalversammlung. **73**, 1290.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Bauliche Herstellung in Auscha. **110**, 1835.
Generalversammlung. **81**, 1439.
Kohlenschuppen in Wernstadt. **8**, 172.

Localbahn Innsbruck—Hall i. T.

Bauherstellungen in den Stationen Berg Isel und Hall. **73**, 1286.
Wagenschuppen in Berg Isel und Remise in Hall. **87**, 1536.

Kremsthalbahn.

Eiskeller in Unterrohr. **75**, 1338.
Fahrbetriebsmittel. Personenwagen. Anschaffung von vier Stück. **49**, 892.
Generalversammlung. **63**, 1113.
Magazinsvergrösserung in Nettingsdorf. **32**, 508.
Wasserleitung zum Stationsgebäude in Linz. **47**, 863.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft.

Firmaprotokollirung. **16**, 317.
Generalversammlung. **76**, 1353.
Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien. Gesetz vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199. **2**, 33.
— Uebereinkommen vom 31. Mai 1893. **2**, 34.
— Erwerbung der Linien. **67**, 1189.
Uebernahme der Prioritätsanleihen durch den Staat zur Selbstzahlung. **79**, 1412.

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau-Witkowitz.

Aufnahmsgebäude in Mähr.-Ostrau. **60**, 1063.
Benützungsconsens. **97**, 1677.
Betriebseröffnung. **123**, 2040.
Brückenherstellungen. **99**, 1703.
Brücke über den Walkergraben. **99**, 1703.
Fahrbetriebsmittel. Typengenehmigung. **56**, 1000.
Hochbaupläne. **9**, 189.
Locomotivprüfung. **134**, 2248.
Oberhaupläne. **7**, 155.
Stationserweiterung in Mähr.-Ostrau. **139**, 2287.
Verlängerung der Localbahn bis Schönbrunn. **143**, 2456.

Localbahn Mori—Arco—Riva.

Bauherstellungen in Riva. **131**, 2192.
Desinfectionsanlage in Mori. **55**, 987.
Generalversammlung. **37**, 676.
Niveauübergang in km 23·4/5. **92**, 1612.
Stockgeleise in Riva. **131**, 2192.

Mühlkreisbahn.

Fahrbegünstigung für Staats- und Hofbeamte. **83**, 1480.
Gasrohrleitung in Urfahr. **5**, 108.
Generalversammlung. **63**, 1113.
Güterschuppen in Rottenegg. **143**, 2456.
Güterwagen. Anschaffung. **104**, 1770.
Haltestelle in km 35·5/6. **111**, 1848.
— Pürnstein. **129**, 2143.
Spurerweiterung und Ueberhöhung. Instruction. **63**, 1109.
Uebergangsrampe in km 0·6/7. **83**, 1477.
Viehstandplatz in Urfahr. **70**, 1237.
Zugschranken. **98**, 1689. **126**, 2091.

Localbahn Radkersburg—Luttenberg.

Generalversammlung. **78**, 1393.
Herstellungen zum Zwecke der Abhilfe der bestehenden Inundationsverhältnisse. **101**, 1737.

Localbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald.

Aufnahmsgebäude in Josefsthal-Maxdorf. **69**, 1220.
Bahnüberbrückung in km 12·5/6. **2**, 39.
Bauconsens für die Linie Morchenstern—Josefsthal. **18**, 344.
Betriebsconsens. **118**, 1972.
Betriebserleichterungen für die Strecke Gablonz—Tannwald. **75**, 1338.
Betriebseröffnung der Theilstrecke Gablonz a. N.—Wiesentbal a. N. **88**, 1545.
Bettelgrund-Viaduct. **53**, 954.
Brückenconstruction in km 23. **18**, 344.
— in km 12·9/10. **26**, 471.
Dessebrücke. **58**, 1037.
Durchlass in km 6·3/4. **69**, 1220.
Durchfahrtsvergrösserung. **9**, 189.
Fahrbetriebsmittel: Gepäckswagen. Anschaffung (3 Stück). **16**, 312.
Fahrgeschwindigkeit. **93**, 1626. **137**, 2310.
Feuersichere Herstellungen in der Strecke Gablonz—Tannwald. **18**, 344.
Firmaprotokollirung. **63**, 1113. **73**, 1289.
Generalversammlung. **71**, 1254.
Handscbranken in km 16·3/4. **139**, 2361. **149**, 2691.
Kohlenschuppen in Rosenthal. **58**, 1037.
Locomotivprüfung. **58**, 1037. **61**, 1077. **135**, 2261.
Normale für Uebergangscurven und Schienenüberhöhung. **9**, 189.
Stationserweiterung in Rosentbal. **58**, 1037.
Technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Wiesentbal—Tannwald. **115**, 1915.
Tunnelverlängerung in km 19·8—20·1. **69**, 1220.
Uebergangssteg in km 0·1/2. **149**, 2691.
Wächterhäuser mit Warteraum in mehreren Haltestellen. **64**, 1127.
— Normalplan. **76**, 1350.
Wasserreservoir-Träger in Rosenthal. **99**, 1703.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Generalversammlung. **62**, 1092.

Salzkammergut-Localbahn.

Aufnahmsgebäude in Ischl. **120**, 1996.
Bau- und Betriebslänge der Theilstrecke Strobl—St. Lorenz. **16**, 312.
Betriebseröffnung der Verbindungsstrecke Ischl-Staatsbahnhof—Ischl-Localbahnbof. **85**, 1501.
Fahrbetriebsmittel. Anschaffung. **37**, 672.
Firmaprotokollirung. **137**, 2314.
Generalversammlung. **29**, 531.
Herstellung eines Canals. **13**, 250.
Localcommission, betreffend die Bannlegung der Waldungen. **122**, 2021.
Locomotivprüfung. **82**, 1463.
Schiebebühne in Itzling. **134**, 2248.
Stationnamensänderung. **7**, 155.
Wagenremise in Ischl. **127**, 2144.

Zahnradbahn auf den Schafberg.

Bau- und Betriebslänge. **19**, 360.
Fabrbetriebsmittel. Anschaffung. **37**, 672.
Locomotivprüfungen. **78**, 1389.
Stationserweiterung in St. Wolfgang. **52**, 940.

Stauding-Stramberger Localbahn.

Aufnahmsgebäude in Drbolec. **51**, 919.
Baulicbe Herstellungen in Stramberg. **12**, 235.
Geleisekreuzung bei Nesselsdorf. **70**, 1237.
Geleiseverbindung in Stramberg. **46**, 844.
Geleisevermehrung in Strambeig. **83**, 1477.
Schwellenvertheilung und Schienenbefestigung. Normalplan. **74**, 1306.
Stutzgeleise in Nesselsdorf. **51**, 919.
Ufersicherung in km 10·0/1. **77**, 1362.

Steiermärkische Landesbahnen.

Cilli—Wöllan.

Stationname Rietzdorf a. d. Pack. **21**, 395.

Kapfenberg—Seebach-Au.

Bau- und Betriebslänge. **33**, 595.
Betriebseröffnung. **5**, 107.
Detailpläne für Geleiseanlagen in den Stationen Kapfenberg-Südhahn und Kapfenberg-Localbahn. **11**, 221.
Fusswegrampe nächst Kapfenberg. **96**, 1665.
Geleiseerweiterung in Thörl und Au-Seewiesen. **92**, 1612.
Locomotivprüfungen. **5**, 108.

Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf).

Bahnerhaltungsmagazin in Thomathal. **129**, 2143. **149**, 2691.
Bauconsens. **13**, 250.
Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen. **122**, 2021.
Betriebseröffnung. **117**, 1949.
Brückenpläne. **22**, 407. **48**, 876. **68**, 1205.
Drehscheiben und Wasserkrahne. **77**, 1362.
Hochbau- und Geleisepläne. **39**, 717. **55**, 987.
Localcommission, betreffend die Erbaltung der Strasse nach Ramingstein. **122**, 2021.
Mauerwerkspläne. **34**, 613. **65**, 1150.
Ober- und Unterbau-Normalien. **11**, 221.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **112**, 1863. **115**, 1915.
Uebergangscurven. Vorschriften über die Anordnung. **74**, 1306.
Variante in km 0·3/4—1·7/8. **55**, 987. **85**, 1507.
— in km 71·38—72·23. **65**, 11·50.
Wallershacbbrücke. **70**, 1237.
Wasserleitung in Mauterndorf. **113**, 1874.
Wehranlage in den Murfluss bei Thomathal. **149**, 2691.
Zuscblagsfristen. **109**, 1825.

Steyrthalbahn.

Generalversammlung. **71**, 1255.
Schuppen in Steyr-Garsten. **21**, 393.
Umwandlung von Stationen in Haltestellen. **4**, 89.

Eisenbahn Swoleňowes-Smečna.

Generalversammlung. **62**, 1092.
Signalbütte in der Station Střehichovic-Vinařic. **1**, 6.

Valsuganabahn.

Bauconsens. **96**, 1665.
Brückenweite. Localcommission. **144**, 2472.
Concessionsurkunde. **43**, 781.
Errichtung einer Actien-Gesellschaft. **68**, 1197.
Firmaprotokollirung. **77**, 1367. **79**, 1412.
Generalversammlung. **82**, 1464.
Niveleteänderung. **117**, 1951.
Politische Begehung. **52**, 940.
Stationserweiterung. **136**, 2287. **143**, 2456.

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein.

Locomotivprüfung. **145**, 2506.
Normalpläne. **91**, 1595.
Verbindungsgeleise zwischen der Station Giesshübl und der Mineralwasser-Verladestelle in Giesshübl. **128**, 2131. **143**, 2456.

Wiener Localbahnen.

Bauherstellungen auf dem Fracbtenbahnhofe Matzleinsdorf. **5**, 107. **122**, 2021.
Geleiseanlagen und Hochbaupläne für die Station Guntramsdorf. **91**, 1595.
Generalversammlung. **62**, 1092.
Haltestelle am Fracbtenbahnhof in Matzleinsdorf. **115**, 1915.
Haltestellen in der Strecke Wr.-Neudorf—Guntramsdorf. **134**, 2248.
Hocbbau und Geleisepläne für die Linie Wr.-Neudorf—Guntramsdorf. **59**, 1046.

Krankencasse der Betriebsunternehmung. **24**, 442.
Niveankreuzungen. **82**, 1462. **126**, 2091.
Prämien für die rechtzeitige Entdeckung von Gebrechen an Schienen und Fahrbetriebsmitteln. **35**, 633.
Statutenänderung **141**, 2397.
Trassengenehmigung für die Theilstrecke Guntramsdorf—Leesdorf. **68**, 1205.
Uebernahme der Concession für die Localbähnen von Wien nach Wr.-Neudorf und Guntramsdorf. **34**, 609.

Ybbsthalbahn.

Gesetz, betreffend die Herstellung dieser Bahn. **20**, 373.
Politische Begehung der Strecke Waidhofen a. Y.—Gross-Hollenstein. **87**, 1536.

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Betriebseröffnnng der Linie Gunja—Brčka. **105**, 1785.
— Travnik—Dolny-Vakaf—Bugojno. **121**, 2010.
Erweiterungsanlagen in Metkovic. **93**, 1626.
Frachtenmagazin in Metkovic. **93**, 1626.

Militärbahn Banjaluka—Doberlin.

Locomotivprüfung. **110**, 1836.

Bayerische Staatsbahnen.

Güterhalle in Eger. **38**, 691.
Herstellung von Stutzgeleisen in Eger. **18**, 344.
Locomotivremise in Eger. **89**, 1565. **138**, 2340.

Sächsische Staatsbahnen.

Güterschuppen in Grottau. **107**, 1807.
— Machendorf. **19**, 360. **58**, 1037.
Lagerschuppen in Grottau. **9**, 189.
Laternenaufstellung in Reichenberg. **52**, 940.
Wasserableitung in km 10·8—11·5. **110**, 1835.
Wetterdach in Alt-Warnsdorf. **146**, 2551.

II. Ungarische Eisenbahnen.

Industriebahn im Arader Comitate. **111**, 1848.
— in Győr (Raab) zu den dortigen Borstenvieh-Szállásen. **111**, 1848.
Montanbahnen in Oberungarn. **124**, 2061.
Alföldер Industriebahnen. **57**, 1023.
Bács-Bodroger Comitatsbahnen. **83**, 1479.
Barcs-Pakráczer Eisenbahn. **73**, 1290. **78**, 1391.
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn. **111**, 1849.
Budapester elektrische Bergbahn-Gesellschaft. **94**, 1642.
Budapester Localbahnen. **10**, 209.
Budapest—Angyalföld—Dorog—Estergom (Gran). **16**, 313. **62**, 1089. **122**, 2023.
Budapest—Ó-Buda (Altofen)—Szent-Endre. **62**, 1089. **67**, 1191. **108**, 1816. **114**, 1902.
Budapester Vinial-Eisenbahn-Actiengesellschaft. **40**, 733.
Csetnekvölgy- (Csetnekthal-) Bahn. **111**, 1848.
Gölnitzthalbahn. **78**, 1390.
Gyula-Fehérvár (Karlsburg)—Zalatna. **85**, 1508.
Haraszti—Raczkeve. **54**, 970.
Hidegkút-Gyönk—Tamási—Miklosvár. **5**, 109.
Kapusvár—Mocsolád. **102**, 1747.
Kis-Kapno (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Felek (Frek)—Fogaras. **77**, 1364.
Körös (Croat.-Kreuz)—Belovár. **109**, 1827. **114**, 1902.
Marmaroser Salzbahn-Gesellschaft. **73**, 1288.
Nagy-Becskerek—Pancsova. **15**, 286. **40**, 733. **43**, 792.
Nagy-Károly—Somkut. **79**, 1408.
Nagy-Szeben—Nagy-Disznód. **65**, 1151.
Samostbalbahn. **65**, 1150.
Transdanubische (Westungarische) Localbahnen. **77**, 1364.
Ujvidek—Zombor—Baja. **123**, 2040.
Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. **9**, 191.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. **5**, 109. **75**, 1339. **104**, 1771. **124**, 2060.

VII. Schleppbahnen.

Drahtseilbahn in der Zuckerfabrik Napagedl. **119**, 1983.
Industriegeleise von Stuben zum Murgauer Werke nnd zum fürstl. Schwarzenberg'schen Holzplatze bei Stogenwald. **123**, 2040.
Koblenbahn vom Franz Josefs-Schachte Nr. 1 in Zuckmantel zum Franz Josefs-Schachte Nr. 3 in Fischau. **4**, 89.
Materialbahn der Donauregulirungs-Unternehmung in Orth. **119**, 1983.
Rollbahn der Firma Isidor Werth & Co. in Dawideny. **128**, 2131.
Schleppbahnverträge. Aufnahme der Bestimmung hinsichtlich der Betriebseinstellung im Mobilisirungs- und Kriegsfalle. **32**, 578.
— Einheitliche Formulare. **11**, 224.

Schleppbahnen:
— des Grafen Nostiz in Annathal-Rothau. **135**, 2261.
— Kladno—Nučic. Anschaffung von Kohlenwagen. **2**, 39.
— — Anschaffnng von Tenderlocomotiven. **32**, 582.
— — Locomotivprüfung. **136**, 2280.
— von Zakrzoweck zum Weichselufer. **14**, 265.
— — Locomotivprüfung. **37**, 672.
— von Mitterndorf nach Veitsch. **49**, 891.
— von Felixdorf nach Blumau. **56**, 1001.
— von der Station Eisenberg zum Elly-Schachte. **75**, 1338.
— zur Reichenberger Bierbrauerei und Malzfabrik in Maffersdorf. **134**, 2248.
— von der Rohzuckerfabrik in Katharein zur Spiritusfabrik und Zuckerraffinerie in Troppau. **145**, 2505.
— Wama—Russ.-Moldawitza. **146**, 2551.

Waldbahnen:
— des Louis Ortlich von dessen Dampfsägewerk in Russ.-Moldawitza in die k. k. Forste von Ardzel. **106**, 1795. **127**, 2144.
— vom Sägewerke in Lukawetz in die gräfl. Rey'schen Forste in Michowa. **108**, 1816.
— der Firma Werth & Gottlieb in Komarestie-Slobodzia. **141**, 2406.
— von Putna nach Oglinda. **71**, 1253.

Werksbahnen der Carl Emilshütte. **27**, 497.
— des Teplitzer Walzwerkes und der Bessemerhütte. **106**, 1797.
— in Feistritz. **135**, 2261.
Uebersicht der Schleppbahnen mit Ende 1893. **88**, 1545.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Elbeschleppbahn in Aussig. **30**, 549.
Schleppbahn für den Venus-Tiefbauschacht. **50**, 909.
— zur Spiritus- und Pottaschefabrik in Brüx. **50**, 909.
— zum Ludwig-Schachte nächst Kutterschitz. **84**, 1493.
— zur Tafelglasfabrik des Max Mühling in Settenz. **129**, 2143.
— in den Fabrikshof der chemischen und metallurgischen Fabrik nächst Aussig. **138**, 2340.

Böhmische Nordbahn.

Rollbahn in der Station Nixdorf. **97**, 1677.
Schleppbahn von Kuchenthal nach Vselis. **88**, 1550. **126**, 2090.
— in Čakowitz. **107**, 1807.

Böhmische Westbahn.

Schleppbahn von Radnitz zum Ringofen des Josef Kozak. **101**, 1737. **123**, 2039.

Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

Schleppbahn zur Maschinenfabrik von Brand & Shullier, dann zur Malzfabrik der F. Morgenstern & Sohn. **3**, 68.
— Einbeziehung in das Bahnnetz. **49**, 892.

Buschtehrader Eisenbahn.

Schleppbahn Tuhan—Mayrauschacht. **33**, 595.

Localbahn Cilli—Wöllan.

Schleppbahn von der Station Ritzdorf zum Kalkofen des R. E. Michelein. **14**, 265. **39**, 717.

Frianler Eisenbahn.

Schleppbahn von der Station Monfalcone zum Hafen von Rosega. **34**, 613.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Tregistthaler Industriebahn. **28**, 509.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Rollbahn in Krzeszowice. **66**, 1173. **90**, 1586.
Schleppbahn zur Confinirungsanstalt in Krakau. **29**, 527.
— in Brodek. **61**, 1077. **70**, 1237.
— in Podgorze-Bonarka. **79**, 1408.
— zur Malzfabrik in Brodek. **83**, 1476.
— zur Zuckerfabrik nächst Kojetein. **125**, 2079.

Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au.

Betriebserleichterungen für Schleppbahnen. **22**, 407.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Schleppbahn zur Zuckerfabrik der Firma A. und C. Liebig in Skřivan. **128**, 2130.
— zur Agnes-Zuckerfabrik in Chlumetz. **32**, 580.
— von Sedlec-Kuttenberg zum fürstl. Schwarzenberg'schen Ziegelofen. **40**, 732.
— von Calosic-Černosek zur Taussig'schen Ledergerberei. **46**, 844. **69**, 1219.
— nächst der Station Sedletz-Kuttenberg. **69**, 1219.
— zur Ziegelei des Johann Wančura in Časlau. **91**, 1595.
— nach Bychov zum Eleonorenhof. **100**, 1715.
— von Gross-Wossek in die Cichoriendörre der Firma R. Heller und R. Robitschek. **101**, 1725. **101**, 1737.
— zur chemischen Fabrik der Firma Kind und Herglotz in Aussig. **117**, 1951.
— in der Station Caslau. **106**, 1795. **137**, 2310.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Industriegeleise zu der Zuckerfabrik der Firma A. und H. May in Hatschein. **110**, 1835.
— in km 192 8/9 der Linie Dux—Eisenstein. **110**, 1835.
— von der Station Podgórce-Bonarka zur Dampfsägemühle des Th. Stryjenski. **30**, 548.
— von der Station Schlan zu der Kunstdünger- und Chemikalienfabrik. **32**, 580.
— in Bodenbach. **44**, 807.
— in Scheles. **62**, 1088.
— in Beneschau. **89**, 1565.
— von Steinkirchen-Bergwerk zum Kohlenbergwerk des J. Mautner. **94**, 1641.
— zum Steinbruch der Firma Gebrüder Grödel in Denenia-Nyzna. **100**, 1715.
— zum Kalkofen der Firma Libau und Ehrenpreis. **103**, 1762.
— zur Ouřinoweser landwirthschaftlichen Zuckerfabrik. **105**, 1785.
Rollbahn in der Station Trzciana. **132**, 2208.
Schleppbahn nächst der Station Holzleithen der Salzkammergut-Localbahn. **40**, 732.
— zur Zipfer Brauerei. Einführung des elektrischen Betriebes. **57**, 1022.
— znr Oelfabrik in St. Andrea. **73**, 1286.
— in Thonbrunn. **79**, 1408.
— zur Spiritusraffinerie der Firma J. A. Baczewski. **81**, 1435.
— zur Brettsäge in Ponice. **84**, 1493.
— zur Fabrik der Firma S. Seidl und Comp. in Zantke. **85**, 1507.
— zur Dampfsäge nächst dem Bahnhofe in Lemberg. **87**, 1536.
— des Leopold Wildendorfer in Salzburg. **93**, 1626.
— zur Portland-Cementfabrik der Firma Bernhard Libau und Comp. in Wola duchaka. **93**, 1626.
— zur Zipfer Brauerei. **93**, 1626.
— znr Fabrik der Firma Fried. Wanniek und Comp. in Brünn. **95**, 1652.
— zum Brauhause in Pilsen. **116**, 1934.
— zwischen der Donauuferbahn und dem Pfeifer'schen Holzlager in Wien. **116**, 1934.
— von Glinna-Nawarya für Zwecke der Firma Libau und Ehrenpreis. **117**, 1951.
— zu den Magazinen der Firma Marek Weinreb in Stare Brody. **121**, 2009.
— zum Stryflusse zum Zwecke der Schottergewinnung. **128**, 2130.
— zum böhmischen Brauhause in Budweis. **129**, 2143.
— vom Rangirbahnhof Brigittenau zum Baumaterialienlager der Firma Brüder Redlich und Berger. **107**, 1806.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Rollbahn in Swolenowes. **82**, 1462. **138**, 2340.
— in Blansko. **141**, 2406.
Schlachthausbahn zu St. Marx. **15**, 286.
Schleppbahn zu den Szállásen in Wien. **95**, 1652.
— von Bubna znm Viehmarkte und Schlachthause der Stadt Prag. **106**, 1795.
— zum Erdberger Gaswerk. **49**, 891. **89**, 1565.
— von Kladrub zur Cichoriendarre der Firma Mandelik und Weissberger in Rečan. **64**, 1127.
— zur Zuckerfabrik der Firma Brass und Söhne. **148**, 2656.

Ostrauer Montanbahn.

Amtsgebäude in Orlau-Hauptschacht. **135**, 2261.

Localbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald.

Schleppbahn von der Station Morchenstern zum dortigen Kohlenlager. **94**, 1642.
— von der Station Wiesenthal für Zwecke der Firma A. Grötschl. **136**, 2287.
— zur Fabrik der Firma Riedl in Maxdorf. **127**, 2144.

Steyrthalbahn.

Schleppgeleise in der Station Aschach an der Steyr. **44**, 807. **75**, 1338.

Südbahn-Gesellschaft.

Rollbahn von der Station Grasstein zum Granitbruch in Sack. **109**, 1827.
Schleppbahn in Graz. **82**, 1462.
— in Wartberg-Mürzthal. **100**, 1715.
— für die Firma Andreas Hofer in Kufstein. **103**, 1762.
— Kainachthaler Schleppbahn. **109**, 1827.
— von der Station Kufstein zum Magazin der Firma Andreas Hofer. **121**, 2009.

Eisenbahn Wien—Aspang.

Schleppbahn von Wöllersdorf zur dortigen Kammgarnfabrik. **90**, 1586.
— zur Druckfabrik in Gnntramsdorf. **149**, 2691.

Wiener Localbahnen.

Schleppbahnen. **55**, 987. **148**, 2656.
Schleppbahn zur Ziegelei und Gypsfabrik von Mazur in Guntramsdorf. **98**, 1688.
— zur Guntramsdorfer Dampfmühle nebst Abzweigung zur Kattundruckerei der Firma Mayer. **130**, 2164.

VIII. Tramways.

Krakauer Tramway. **131**, 2192.
Lemberger Petroleum-Trambahn. **59**, 1046. **72**, 1269.
Pilsner elektrische Tramway. **134**, 2248.
Tramwaylinie von der Zuckerfabrik in Tlumacz in das Gebiet der Gemeinde Gruszha. **40**, 732.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft:

Bauconsens für ein Abzweiggeleise in der Hütteldorferstrasse. **137**, 2310.
— Firmaprotokollirung. **42**, 772.
— Geleiseverlegung aus der Plankengasse in die Ullmannstrasse im XIV. Bezirk von Wien. **81**, 1435.
— Generalversammlung. **62**, 1092.
— Prämien für die rechtzeitige Entdeckung von Gebrechen an Locomotiven und Wagen. **34**, 613.
— Statutenänderung. **12**, 233.
— Stockgeleise am Ende der Arbeitergasse im V. Bezirke. **125**, 2079. **127**, 2144.
— Tramwaywagen, mit Druckluft betrieben. **125**, 2079.
— Wasserstation Westbahnlinie. **59**, 1046.
— — Breitensee. **101**, 1737. **127**, 2144.

Wiener Tramway-Gesellschaft:

— Geleiseanlagen. **77**, 1362. **119**, 1983. **127**, 2144. **130**, 2165. **132**, 2209. **133**, 2226.
— Kopfstation Matzleinsdorf. **137**, 2310.
— Verbindungscurven am Praterstern. **130**, 2165.
— Wartehalle und Geleiseverlegung in Hernals. **21**, 393.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe.

— Concessionserwerbung für den Bau neuer Linien. **5**, 109.
— Betriebsergebnisse im Jahre 1893. **6**, 130.
— Ausbau der Linie längs des linksuferseitigen Donauquai. **9**, 190.
— Umgestaltung der Friedhofbahn auf elektrischen Betrieb. **19**, 360. **115**, 1916.
— Einleitung eines Geleises der Friedhofbahn in das Friedhof-Territorium. **19**, 360.
— Bau neuer Linien. **32**, 583. **33**, 596.
— Neuartiges Schienensystem. **36**, 653.
— Ueberprüfung der technischen Anlagen. **38**, 692.
— Untergrundbahn in Budapest. **45**, 828. **48**, 877. **55**, 988. **56**, 1001. **61**, 1078. **78**, 1390. **95**, 1658. **101**, 1747. **126**, 2091. **137**, 2310.
— Generalversammlung. **48**, 878.
— Doppelgeleise auf der Strecke Donauquai—Podmaniczkygasse. **65**, 1151. **75**, 1339.
— Ausbau der Quailinie. **65**, 1151. **71**, 1253. **76**, 1351. **115**, 1916.
— Neue Linie zum Volksgarten. **65**, 1151.
— Absperrung der rückwärtigen Platform der Wagen gegen die Strassenfahrbahn. **110**, 1838.
— Leichentransporte auf der Budapester Friedhofbahn. **111**, 1849.
— Ausbau des Betriebsnetzes. **127**, 2144.

Budapester Strassen eisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb.

— Betriebsergebnisse im Jahre 1893. **7**, 156.
— Doppelgeleise auf der Auwinkel-Linie. **14**, 265.
— Ankauf der Linie Ujpest—Palota. **20**, 377.
— Einführung des elektrischen Betriebes. **37**, 672. **63**, 1110. **111**, 1849. **123**, 2041. **146**, 2552.
— Generalversammlung. **38**, 692. **43**, 792.
— Eisenbahncomité der Budapester Municipalverwaltung. **44**, 808.
— Elektrische Strassenbahn in Pressburg. **77**, 1364.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb.

— Kaschauer Strasseneisenbahn. **24**, 471.
— Kolozsvárer Strasseneisenbahn. **33**, 596.
— Ofner Bergbahn. **26**, 471.
— Personenverkehr auf den localen Transportunternehmungen in Budapest. **48**, 878.

IX. Diverses.

Annoncenvermittlung durch Eisenbahn-Fahrkarten. **136**, 2290.
Antifrictionsmaterial für Lager ohne Schmiere. **20**, 379.
Berufsgenossenschaftliche Unfallsversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. **33**, 600. **85**, 1510.
Blocksberg in Budapest. Abteufung eines Tunnels. **23**, 428.
Brandschaden-Versicherungsverband österreichischer Eisenbahnen. **39**, 721.

Brücken:

— über die Raab in Györ. **135**, 2263.
— über die Save bei Mitrovicza. **135**, 2263.
Donaubrücken in Budapest. **6**, 130. **18**, 344. **26**, 471. **28**, 510. **34**, 618. **38**, 692. **62**, 1089. **63**, 1110. **88**, 1551. **115**, 1916. **119**, 1984.
Donaubrücke zwischen Gran und Nána. **56**, 1003. **96**, 1667. **104**, 1771.
— zwischen Báttaczek und Baja. **120**, 1997.
Centralmarkthalle in Budapest. Geleiseanlagen. **120**, 1997.
Eisenbahnen der Erde. **65**, 1153. **98**, 1691.
Enteignungsverfahren. Sachverständige für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes
— in Innsbruck. **5**, 110. **46**, 844.
— in Krakau. **16**, 317.
— in Wien. **28**, 512.
— in Brünn. **28**, 512.
— in Lemberg. **35**, 636. **120**, 1998.
— in Zara. **85**, 1510.
— in Graz. **138**, 2341.
Feuersichere Deckenconstructionen. **119**, 1983.
Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. **13**, 252.
Frachtverkehr Ungarns mit Triest. **85**, 1509.
Hydrographischer Dienst in Oesterreich. Organisationsstatut. **147**, 2602.
Ingenieur- und Architektenverein. **21**, 396.
Internationale Sanitätsconvention vom 30. Jänner 1892. **43**, 794.
Krankencassen für Bedienstete und Arbeiter der österr. Privateisenbahnen. **95**, 1655.
Obst- und Wildbaumculturen längs der österr. Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1892. **11**, 218.
Schaden-Assecuranzverband österreichischer und ungarischer Eisenbahnen. **39**, 721.
Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte. **44**, 810.
Ungarische Elektricitäts-Actiengesellschaft Ganz & Comp. **25**, 461.
Ungarische Staatsschuldactien, bezw. Obligationen. Aufhörung der Verzinsung der zur Rückzahlung gekündigten Papiere. **1**, 8.
Verband der österr. Localbahnen. Jahresconferenz. **34**, 618.
Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. **5**, 110. **14**, 268. **19**, 361. **25**, 461. **31**, 568. **39**, 722. **45**, 830. **51**, 920. **82**, 1464. **120**, 1998. **126**, 2092. **134**, 2248. **138**, 2342. **144**, 2473.
Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr 1893. **93**, 1628.
Zollagentur in Russ.-Nowosielitza. **13**, 252.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.
Lagerstand im December 1893. **3**, 70.
— im Jänner 1894. **18**, 348.
— im Februar 1894. **28**, 512.
— im März 1894. **41**, 753.
— im April 1894. **54**, 974.
— im Mai 1894. **64**, 1129.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Lagerstand im Juni 1894. **76**, 1353.
— im Juli 1894. **89**, 1568.
— im August 1894. **100**, 1717.
— im September 1894. **119**, 1984.
— im October 1894. **129**, 2147.
— im November 1894. **142**, 2432.

Landschaftliches Lagerhaus in Innsbruck.

Lagerstand im December 1893. **6**, 133.
— im Jänner 1894. **18**, 348.
— im Februar 1894. **28**, 512.
— im März 1894. **40**, 736.
— im April 1894. **53**, 956.
— im Mai 1894. **64**, 1129.
— im Juni 1894. **80**, 1428.
— im Juli 1894. **91**, 1598.
— im August 1894. **101**, 1739.
— im September 1894. **113**, 1876.
— im October 1894. **127**, 2116.
— im November 1894. **144**, 2473.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Krakau.

Abänderung des Reglements. **40**, 730.
Lagerstand im December 1893. **5**, 112.
— im Jänner 1894. **19**, 362.
— im Februar 1894. **28**, 514.
— im März 1894. **40**, 738.
— im April 1894. **53**, 958.
— im Mai 1894. **67**, 1192.
— im Juni 1894. **78**, 1394.
— im Juli 1894. **88**, 1554.
— im August 1894. **100**, 1718.
— im September 1894. **113**, 1876.
— im October 1894. **130**, 2168.
— im November 1894. **144**, 2474.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Lemberg.

Lagerstand im December 1893. **6**, 134.
— im Jänner 1894. **17**, 332.
— im Februar 1894. **28**, 513.
— im März 1894. **40**, 737.
— im April 1894. **53**, 957.
— im Mai 1894. **65**, 1154.
— im Juni 1894. **76**, 1353.
— im Juli 1894. **90**, 1588.
— im August 1894. **102**, 1748.
— im September 1894. **116**, 1936.
— im October 1894. **129**, 2148.
— im November 1894. **142**, 2432.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Donaulandungsplatz. **131**, 2192.
Geschäftsbericht pro 1893. **37**, 676.
Lagerstand im December 1893. **5**, 111.
— im Jänner 1894. **16**, 318.
— im Februar 1894. **28**, 513.
— im März 1894. **40**, 737.
— im April 1894. **53**, 957.
— im Mai 1894. **64**, 1130.
— im Juni 1894. **76**, 1354.
— im Juli 1894. **89**, 1568.
— im August 1894. **98**, 1692.
— im September 1894. **115**, 1918.
— im October 1894. **128**, 2132.
— im November 1894. **141**, 2408.
Schiedsgerichtsordnung. **77**, 1361.
Versteigerungsordnung. **25**, 462. **35**, 629.

Erste österr. Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Lagerstand im December 1893. **5**, 111.
— im Jänner 1894. **16**, 317.
— im Februar 1894. **29**, 532.
— im März 1894. **40**, 736.
— im April 1894. **53**, 956.
— im Mai 1894. **64**, 1129.
— im Juni 1894. **77**, 1368.
— im Juli 1894. **91**, 1598.
— im August 1894. **102**, 1747.
— im September 1894. **115**, 1917.
— im October 1894. **129**, 2147.
— im November 1894. **141**, 2407.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner und Comp. in Saaz.

Lagerstand im December 1893. **3**, 70.
— im Jänner 1894. **15**, 288.

Freilager für Getreide in Bregenz. **40**, 730.
Lagerhäuser in Triest. Uebernahme des Betriebes durch die Staatsverwaltung. **37**, 671.
— Lagerstand im Juni 1894. **84**, 1496.

Lagerhäuser der kgl. ungar. Staatsbahnen am Westbahnhofe in Budapest. **98**, 1691.

Personalien.

Amberg Rudolf, von. **147**, 2608.
Andrić Markus. **94**, 1644.
Ballarini Paul. **147**, 2608.
Banhans Carl, Freiherr von, J.U.Dr. **147**, 2608.
Barbolani Joachim. **8**, 176.
Bartuska von Bartavár, Emil. **73**, 1290. **87**, 1538.
Bauer Wilhelm. **104**, 1772.
Bechtinger Carl. **33**, 600.
Beck von Mannagetta, Paul, J.U.Dr. **147**, 2608.
Berger Gottfried. **99**, 1705.
Bilinski Leon, Ritter v., J.U.Dr. **94**, 1644.
Binder Carl. **99**, 1705.
Bojanovich Johann. **86**, 1526. **104**, 1772.
Bünger Friedrich. **57**, 1024.
Burgmayer Franz. **146**, 2554.
Buschman Carl, Freiherr von. **146**, 2554.
Buschman Franz Xav., Freiherr von. **138**, 2342.
Buschman Max, Freiherr von, J.U.Dr. **132**, 2211.
Buzik Carl. **8**, 176.
Cace Thomas. **30**, 550.
Ceolan Josef. **69**, 1224.
Czikanek Anton. **146**, 2554.
Danzinger Rudolf. **146**, 2554.
Delles Anton. **148**, 2658.
Dickstein Johann. **23**, 428
Ebner von Ebenthal, Natalis. **147**, 2608.
Ertl Carl. **149**, 2694.
Eskenasy Elias. **25**, 462.
Filipp Johann. **99**, 1705.
Fillinger Johann. **149**, 2694.
Fischer Alexander. **99**, 1705.
Freund Ludwig. **149**, 2694.
Friedl Ferdinand. **146**, 2554.
Gattinger Franz. **149**, 2694.
Gaudernak Franz. **33**, 600.
Gölldorf Carl. **147**, 2608.
Griessmeyer Heinrich. **146**, 2554.
Gronemann Friedrich. **146**, 2554.
Haagen August. **16**, 317.
Hafner Alois. **115**, 1917.
Hankenberg Theodor, Edler v. **53**, 956.
Hardt Emil, J.U.Dr. **53**, 956.
Hasenörl Richard. J.U.Dr. **147**, 2608.
Hauer Anton. **121**, 2010.
Herz Leo, Ritter von, J.U.Dr. **8**, 176.
Hillinger Heinrich. **148**, 2658.
Hochegger Johann. **146**, 2554.
Hohenlohe-Schillingsfürst, Prinz Conrad. **84**, 1496.
Hoffmann Anton, Ritter von Ostenhof, J.U.Dr. **100**, 1718.
Hoffmeister Camill. **2**, 40.
Hofmann Alois. **2**, 40. **99**, 1705.
Hruschka Alois. **146**, 2554.
Hye Franz, Freiherr v. Glunek, J.U.Dr. **44**, 810.
Janitschek Ferdinand. **16**, 317.
Jarosch Josef. **87**, 1538.
Jaschik Adalbert **146**, 2554.
Jiška Adolf. **144**, 2474.
Jungwirth Hugo. **146**, 2554.
Jungwirth Josef. **146**, 2554.
Karasek Albert. **149**, 2694.
Kauders Alfred. **146**, 2554.
Keller Oscar, Ritter von. **115**, 917.
Koch von Langentreu, Adolf. **100**, 1718.
Kochanowski Ladislaus, Ritter von Stawczan. **147**, 2608.
Koller Alexander, Freiherr von. **147**, 2608.
Komers Franz, Ritter von. J.U. Dr. **8**, 176.
Kosel Mansuet, J.U.Dr. **147**, 2608.
Kreysa Franz. **147**, 2694.
Krieger Johann. **47**, 864.
Kronenfels Arthur, Ritter von. **147**, 2608.
Küchler Josef, Ritter von. J.U. Dr. **100**, 1718.
Kneiejewski Armand, von. **77**, 1368.
Kuh Theodor. **8**, 176.
Kupka Peter Friedrich. **95**, 1656.
Lazarich Constantin. **25**, 462.
Lechner Josef. **56**, 1004.
Leddihn Wilhelm. J.U.Dr. **115**, 1917.
Littrow Hermann, Ritter von. **95**, 1656.
Mahling Heinrich. **8**, 176. **100**, 1718.
Mannsfeld Josef. **109**, 1827.
Mansfeld Adolf, Edler von. **30**, 550.
Marek Victor. **149**, 2694.
Marhula Franz. **109**, 1827.
Maschka Carl. **2**, 40.
Meixner Josef. **87**, 1538.
Metzerich Johann, von. **8**, 176. **94**, 1644.
Militki Gottlieb. **146**, 2554.
Miovich Josef. **8**, 176.
Miller Ladislaus. **148**, 2658.
Minati Josef. **69**, 1224.
Müller Franz, J.U.Dr. **148**, 2658.
Müller Otto. **25**, 462.

Nagy von Somlyo, Franz Josef. **115**, 1917.
Neubaner Rudolf, J.U.Dr. **100**, 1718.
Neumann Ignaz. **56**, 1004. **104**, 1772.
Neumann Josef. **104**, 1772.
Nový Josef. **134**, 2248. **146**, 2554.
Pallavicini Alexander, Markgraf von. **8**, 176.
Pelz Carl, Ritter von Fellinau. **147**, 2608.
Petrossi Adolf. **149**, 2694.
Pfeiffer Heinrich, Ritter v. Wellheim. **104**, 1772.
Pillwax Victor. **95**, 1656.
Popović Alexander, J.U.Dr. **95**, 1656.
Prenninger Carl. **118**, 1972.
Preinl Josef. **40**, 736.
Prensser Heinrich. **8**, 176.
Pusswald Oskar, Freiherr von. **148**, 2658.
Raspi Leopold. **149**, 2694.
Resch Gustav. **87**, 1538.
Riehmann August. **8**, 176.
Romer Stefan, Graf von. **148**, 2656.
Rosowac Franz. **8**, 176.
Rössler Moriz. J.U.Dr. **134**, 2248.
Rothansl Ludwig. **87**, 1538.
Rudel Victor, J.U.Dr. **2**, 40. **115**, 1917.
Ruzzier Johann. **8**, 176.
Sbutega Nicolo. **86**, 1526.
Schenböck Josef. **121**, 2010.
Schima Carl, J.U.Dr. **148**, 2658.
Schinko Josef. **146**, 2554.
Schlaghamersky Alois. **146**, 2554.
Schneider Ottomar. **69**, 1224.
Schnitzler Anton. **87**, 1538.
Schnöcker Eduard. **146**, 2554.
Schromm Anton. **104**, 1772.
Schulz Franz. **132**, 2211.
Schulze. **104**, 1772.
Schusser Josef. **37**, 676.
Schweigert Leonhard. **82**, 1464.
Sekira Alois. **104**, 1772.
Simmler Vincenz. **13**, 252.
Sochor Alois. **33**, 600.
Speil Albert, Ritter von Ostheim, J.U.Dr, **2**, 40.
Stibral Franz, J.U.Dr. **146**, 2554.
Streler Michael. **30**. 550.
Stummer Josef. **99**, 1705.
Sturm Robert, J.U.Dr. **29**, 532.
Suppan Victor. **16**, 317. **134**, 2248.
Terlago Robert, Graf. **82**, 1464.
Thaa Georg, Ritter von. J.U.Dr. **95**, 1656.
Thun-Hohenstein Josef, Graf. **84**, 1496.
Tomicich Nikolaus. **86**, 1526.
Trudak Wilhelm. **87**, 1538.
Trntschka Alexander. **149**, 2694.
Ulrich Alois. **121**, 2010.
Vandling Giovanni. **30**, 550.
Viscović Francesco, Conte. **8**, 176.
Wächtler Gustav, **149**, 2694.
Wanninger Franz. **121**, 2010.
Watzulik Konrad. **149**, 2964.
Wazula Johann. **146**, 2554.
Werber August, J.U.Dr. **147**, 2608.
Weigelsperg Béla, Freiherr von. **134**, 2248. **144**, 2474.
Weiser Franz. **8**, 176.
Werner Carl. **29**, 532.
Wieck Josef. **148**, 2658.
Wirth Franz Xav. **56**, 1004.
Witkowski Stefan. **130**, 2168.
Wormser Josef. **57**, 1024.
Wrba Ludwig. **53**, 956.
Wurmb Carl. **53**, 956.
Zaborsky Oskar, Ritter von Wahlstätten, J.U.Dr. **2**, 40. **84**, 1496.
Zerboni-Sposetti Max, von. **147**, 2608.
Zhuber von Okvog, Hans. **73**, 1290.
Zoll Friedrich, J.U.Dr. **148**, 2658.

Personalien in Ungarn.

Auszeichnungen. **5**, 108. **28**, 510. **40**, 733.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Abrechnungsstelle des Vereines. **73**, 1290.
Achsbrüche und Achsanbrüche auf den Vereinsbahnen im Jahre 1892. **8**, 175.
Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. **36**, 658.
Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Bergthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn. **10**, 212. **25**, 461.
Betriebslänge der Vereinsbahnen. **29**, 531. **89**, 1567.
Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. **36**, 658.
Fahrscheinverzeichniss. **20**, 379. **40**, 735.
Lieferfristen. **129**, 2147.
Preisausschreiben für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen. **38**, 694.
Satzungen des Vereines. **138**, 2342.
Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen. **14**, 268.
Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtung der Haupteisenbahnen. **5**, 110. **138**, 2342.
Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf Telegraphenlinien des Vereines. **129**, 2147.
Vereinsbetriebsreglement. Nachträge. **10**, 212. **81**, 1439. **129**, 2147.
— Uebereinkommen. **14**, 268. **73**, 1289. **138**, 2342.
Vereinskilometerzeiger. **10**, 212. **26**, 474. **36**, 658. **46**, 844. **75**, 1340. **81**, 1439. **87**, 1538. **138**, 2342.
Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. **9**, 194. **26**, 474. **36**, 658. **45**, 830. **75**, 1340. **81**, 1439. **87**, 1538. **138**, 2342.
Vereinsversammlung am 1. August in Graz. **78**, 1392.
— Erklärungen der Bahnverwaltungen über die gefassten Beschlüsse. **136**, 2291.
Vereinswagen-Uebereinkommen. VI. Nachtrag. **10**, 212.
Zu- und Abrechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnen. **1**, 8. **5**, 110. **9**, 194. **14**, 268. **29**, 531. **34**, 618. **36**, 658. **51**, 920. **73**, 1289. **75**, 1340. **76**, 1353. **79**, 1410. **81**, 1439. **82**, 1464. **84**, 1496. **85**. 1510. **87**, 1538. **128**, 2131. **129**, 2147. **133**, 2226. **136**, 2290. **149**, 2694.

B. Ausland.

Afrika.

Algerisches Eisenbahnnetz Ende 1892. **29**, 529.
Bahnen des Caplandes. **81**, 1437.
Bahnlinie im Beschuanalande. **132**, 2211.
Baira-Eisenbahn. **142**, 2429.
Eisenbahn Djedeida—Bizerte. **100**, 1716.
Neue Bahnen. **135**, 2263.

Amerika.

Andenbahn. **8**, 173.
Bahnnachrichten. **18**, 346. **86**, 1525.
Eisenbahnen in Mexico. **3**, 67.
— in Nordamerika. **49**, 893. **69**, 1217. **70**, 1233. **71**, 1250.
— der Vereinigten Staaten. **94**, 1643.
Hudson-Bahntunnel. **81**, 1436.
Intercontinentale Eisenbahn. **93**, 1627.
Schneeräumer **9**, 193.
Venezuela-Eisenbahn-Gesellschaft. **63**, 1111.
Verkehr in Chicago während der Ausstellung. **6**, 131.

Argentinien.

Eisenbahnstatistik pro 1892. **113**, 1875.

Australien.

Bahnprojecte für Neu-Süd-Wales. **68**, 1207.
Bahnwesen. **139**, 2362.

Belgien.

Eisenbahnnetz im Jahre 1892. **22**, 410.
Fahrkarten nach mehreren Bestimmungsstationen. **148**, 2657.
Güterlagerung auf Bahnhöfen. **22**, 410.
Société national des chemins de fer vicinaux. **62**, 1091.
Staatsbahnen im Jahre 1892. **22**, 410. **132**, 2210.
Stationseröffnungen. **148**, 2658.
Unterirdische Drahtseilbahn in Brüssel. **63**, 1111.

Dänemark.

Beitritt zum internationalen Uebereinkommen. **15**, 287. **34**, 614.
Mitteleuropäische Zeit. **6**, 131. **17**, 331.
Ressortirung der Eisenbahnen. **15**, 287.

Deutsches Reich.

Ausstellungen. Frachtbegünstigung. **11**, 222.
Beförderung von Vulkan-Streichhölzern. **29**, 528.
Betriebsergebnisse der Bahnen. **21**, 395. **34**, 614. **40**, 733. **42**, 771. **77**, 1365. **86**, 1524. **137**, 2311. **147**, 2606.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. **8**, 176.
Eisenbahneröffnungen im Jahre 1893. **26**, 471.

Eisenbahn-Frachtrecht:
— Sorgfalt des Frachtführers bei Eintritt eines als höhere Gewalt zu betrachtenden Ereignisses. **17**, 330.
— Beschränkte Haftpflicht der Eisenbahn für Transporte unter einer Schutzdecke. **17**, 330.
— Frachtbrief-Duplicate. **65**, 1152.
Eisenbahn-Tarifcommission. **19**, 361. **31**, 566. **86**, 1524.
Eisenbahnunfälle. **7**, 156. **22**, 410. **36**, 654. **43**, 793. **61**, 1078. **82**, 1463. **88**, 1551. **107**, 1807. **121**, 2020. **140**, 2380. **145**, 2507.
Eisenbahn-Verkehrsverband. **48**, 879.
Entladefrist. Berechnung bei Benachrichtigung des Empfängers durch die Post. **44**, 808.
Erfurter elektrische Strassenbahn-Gesellschaft. **52**, 941.
Eröffnungen von Bahnstrecken im
December 1893. **14**, 266.
Jänner 1894. **32**, 583.
Mai 1894. **85**, 1508.
Juni 1894. **90**, 1587.
Juli 1894. **124**, 2061.
August 1894. **127**, 2145.
September 1894. **148**, 2657.
Eröffnungen von Stationen und Haltestellen im
December 1893. **14**, 266.
Jänner 1894. **32**, 589.
Februar 1894. **38**, 653.
März 1894. **49**, 892.
April 1894. **81**, 1436.
Mai 1894. **85**, 1509.
Juni 1894. **90**, 1587.
Juli 1894. **124**, 2061.
August 1894. **127**, 2144.
September 1894. **148**, 2657.
Erweiterung und Vervollständignng des Staatseisenbahnnetzes. **63**, 1110.
Frachtzahlung für Sendungen nach und aus Italien. **37**, 673.
Gesetzgebung und Aufsicht über die Eisenbahnen Deutschlands. **93**, 1622. **94**, 1638.
Gewichtsangaben (unrichtige) in Frachtbriefen. **138**, 2341.
Güternebenstellen in Wyk und Wittdün. **51**, 920.
Haftpflicht der Eisenbahn bei besonderen Gefahren. **12**, 336.
Hamburg. Elektrische Strassenbahnanlage. **59**, 1045.
Kleinbahnen. **21**, 395. **29**, 528. **62**, 1090.
Kleinbahngesellschaft in Berlin. **60**, 1063.
Landeseisenbahnrath. **6**, 130.
Massengüter-Beförderung nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle. **31**, 567.
Nord-Ostseekanal. **71**, 1254.
Oberlausitzer Kreisbahn. **52**, 941.
Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. **63**, 1110.
Reichseisenbahnamt. Beschwerden gegen Bahnverwaltungen. **21**, 395.
Rundreisekarten. Aufhebung. **34**, 614.
Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr. **62**. 1090.
Umrechnung der Gulden in Markwährung. **10**. 209.
Verkehr zwischen den deutschen Grenzstationen und den Eisenbahnstationen im Nachbarstaate. **37**, 673.
Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
— Abänderung der Anlage B. **2**, 39. **41**. 749.
— Benachrichtigung des Absenders bei Ablieferungshindernissen. **11**, 222.
— Besondere Bestimmungen wegen Ueberlassung ganzer Wagenabtheilungen. **136**, 2288.
Zollvorschriften des Eisenbahn-Verkehrsverbandes. **15**, 288.
Zugsverspätungen. **6**. 130. **10**, 209. **32**, 583. **37**, 673. **42**, 771. **76**, 1351. **84**, 1493. **87**, 1536. **123**, 2041. **139**, 2361.
Zweigbahn Quickborn—Himmelmoor. **34**, 614.

Baden.

Expressgutverkehr auf den Staatseisenbahnen. **20**, 377.
Güterauſnahme mit ungenügenden Adressangahen. **34**, 614.
Nebenbahn von Haltingen nach Kaudern. **24**, 440.

Bayern.

Bahnsteigahsperung. **136**, 2288.
Betriebsergebnisse der Localbahnen. **127**, 2145.
Bierwagenheizung. **9**, 192.
Eisenbahn-Schiffsbrücken. **12**, 236.
Eisenbahnverkehr auf den Staatsbahnen. **29**, 529.
Localbahn-Actiengesellschaft in München, **57**, 1025.
Localbahnlinie Erlagen—Herzogenaurach. **56**, 1003.
Staatseisenbahnnetz mit Ende 1893. **36**, 654.

Elsass-Lothringen.

Eisenbahnnetz. **148**, 2657.

Hessen.

Stationsnamensänderung. **79**, 1409.

Mecklenburg.

Friedrich Wilhelm-Eisenbahn. **42**, 772.
Verstaatlichung der Mecklenburg'schen Südbahn aus den Bahnen des deutsch-nordischen Lloyd, **1**, 6. **10**, 209, **36**, 655.

Oldenburg.

Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten. **19**, 361. **32**, 584. **36**, 654.

Preussen.

Abfertigungsbefugniss einiger Stationen des Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin. **77**, 1365.
Bahnsteigsperre auf den Staatsbahnen. **147**, 2607.
Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. **11**, 222.
Berliner Stadt- und Ringbahn. Personen- und Gepäckverkehr. **6**, 130.
Betriebsergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1891/92. **20**, 375.
Bezirkseisenbahnräthe. **79**, 1409. **84**, 1493.
Doppelgeleise auf der Bahnlinie Halle—Aschersleben. **29**, 528.
— im Directionsbezirke Köln (linksrheinisch). **79**, 1409.
Eisenbahn Nimptsch—Gnadenfrei. **129**, 2143.
Eisenbahnbehörden. Umgestaltung. **41**, 749.
Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken. **20**, 377.
Fähranstalten. **29**, 529.
Fahrbetriebsmittel. **29**, 529.
Fahrkartenautomat. **2**, 39.
— Zurücknahme unbenutzt gebliebener, jedoch schon durchlochter Karten. **14**, 266.
Geldbelohnung der Arbeiter der Staatseisenbahnen. **32**, 584.
Güterbeförderung zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und der Centralmarkthalle andererseits. **19**, 361.
Güternebenstellen. **12**, 236. **20**, 377.
Haltestelle Bobelwitz. **26**, 472. **29**, 528.
Handgepäck. Unterbringung in Personenwagen. **10**, 209.
Kleinbahnen. Massnahmen zur Förderung deren Anlage. **19**, 361. **79**, 1409.
— Stellung derselben. **111**. 1846.
Kleinbahn von Krotoschin nach Pleschen. **56**, 1003.
— im Regierungsbezirke Wiesbaden. **76**, 1351.
Ladestelle Köln-Pantaleon. **44**, 808.
Landeseisenbahnrath. **32**, 584. **83**, 1479.
Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1892. **18**, 345.
Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe und der übrigen Stadt- und Ringbahnstationen im Jahre 1892/93. **21**, 395.
Platzgebühr für numerirte Plätze. **1**, 6.
Sonntagsruhe im Güterverkehre der preussischen Staatseisenbahnen. **40**, 730. **73**, 1289.
Sprengstoff- und Munitionsversendung der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen. Polizeiverordnung. **9**, 191.
Staatseisenbahnverwaltung. **15**, 288. **137**, 2311.
Stationsnamensänderungen. **2**, 39. **8**, 172. **20**, 377, **29**, 529. **38**, 693, **77**, 1365. **86**, 1524. **147**, 2606. **149**, 2693.
Tödtung und Verwundungen auf den preussischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1892/93. **12**, 236.
Verkehrsbeschränkung der Station Unterloquitz. **79**, 1409.
— der Station Katowitz. **86**, 1524.
Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
— Beginn der Entladefrist bei Ablieferung der Güter. **17**, 330.
— Rechte des Empfängers bei Ablieferung der Güter. **17**, 330.
— Besondere Bestimmungen zu den §§ 10 und 11. **79**, 1409.
Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes. Gesetzentwurf. **16**, 314.
Vorarbeiten für eine Eisenbahn von
— Geestemünde nach einem Punkte der Farge-Vegesacker-Eisenbahn. **4**, 89.
— Liegnitz über Steinau, Winzig, Herrnstadt und Rawitsch nach Kobylin. **22**, 410.

Vorarbeiten für eine Eisenbahn von
— Kolberg nach Köslin und von Muskau nach Teuplitz. **25**, 461.
— Soltau nach Buchholz. **25**, 461.
— Eberswalde nach Neu-Strelitz. **28**, 511.
— Wilhelmshöhe nach Fritzlar mit Abzweigung nach Wolfhagen. **28**, 511.
— Simmern nach Kastellaun, bezw. Kirchberg. **36**, 654.
— Sommerfeld nach Teuplitz. **38**, 693.
— Velbert nach einem Punkte der unteren Ruhrthalbahn. **38**, 693.
— Beckum-Ennigerloh nach Warendorf. **39**, 718.
— Riesenbnrg nach Jablonowo und Marienwerder. **61**, 1078.
— Wernigerode nach Nordhausen und Brockenhotel. **61**, 1078.
— Lübben nach Falkenberg. **68**, 1206.
— Rheda nach Pützig. **82**, 1463.
— Dissen-Rothenfelde nach Rheine. **104**, 1771.
Zutheilung der Strecke Meine—Isenbüttel—Triangel zum Eisenbahnbetriebsamt Braunschweig. **36**, 654.
— Neu zu eröffnender Bahnstrecken. **37**, 673.

Sachsen.

Betriebsergebnisse der kgl. Staatsbahnen. **8**, 172. **38**, 693.
Betriebsmittel der Staatsbahnen. **136**, 2288.
Kohlenverkehr im November 1893. **5**, 109.
— im December 1893. **10**, 209.
— im Jänner 1894. **20**, 377.
— im Februar 1894. **36**, 655.
Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten. **1**, 6. **7**, 156. **10**, 209. **14**, 267. **16**, 314. **20**, 377. **28**, 511. **29**, 529. **31**, 567. **36**, 655.
Milchverkehr auf den Dresdener Bahnhöfen im Jahre 1893. **25**, 461.
Staatseisenbahnnetz. **137**, 2312.
Stationsnamensänderung. **82**, 1463.

Württemberg.

Eisenbahn- und Schiffahrtsergebnisse 1892/93. **107**, 1808.
Motorwagen zur Ausrüstung von Personenfahrten. **6**, 131.
Obsttransport im Herbste 1893. **14**, 267.
Staatseisenbahnen im Etatsjahre 1892/93. **19**, 361.

Egypten.

Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes. **39**, 718.
Eisenbahnbauten. **50**, 907.

Frankreich.

Anlagekosten der Bahnen. **18**, 345.
Bahnbauten im Jahre 1894. **24**, 441.
Beförderung bedingungsweise zum Transport zugelassener Gegenstände. **114**, 1902.
— von Barium-Bioxyd. **88**, 1552.
— des Sprengstoffes „Favier". **95**, 1654.
— von Munition mit einer Waffe. **111**, 1850.
— explosiver Gegenstände. **137**, 2312.
Beistellung und Beladung und Entladung der Güterwagen. **51**, 920.
Betriebseinstellungen. **77**, 1365.
Betriebseröffnungen. **77**, 1365.
Concessionsertheilung. **37**, 674. **127**, 2145.
Concessionsübertragung. **12**, 237. **31**, 567. **77**, 1365.
Eisenbahn Romagny-Domfront. **3**, 69.
Eisenbahnnetz. Ausdehnung mit Ende 1893. **32**, 584.
Eisenbahnwesen im Jahre 1893. **68**, 1206.
Eröffnung neuer Eisenbahnlinien. **12**, 237. **86**, 1525. **130**, 2167.
Fahrplanangelegenheiten. **14**, 267.
Familienzeitkarten im Pariser Vororteverkehr. **14**, 267.
Frachtermässigung für Viehfutter. **12**, 237.
Geld- und Werthsendungen auf der Westbahn. **31**, 567.
Gemeinnützigkeitserklärung einer projectirten Eisenbahn. **12**, 237. **130**, 2167.
Lieferungsscheine bei der französischen Ostbahn. **9**, 192.
Organisation der Staatsaufsicht. **85**, 1502.
Pariser Tramway. **93**, 1627.
Personenverkehr auf den Eisenbahnen. **1**, 7.
Schmalspurbahn Brest—Lannilis. **44**, 808.
Secundärbahnen und Tramways im Jahre 1893. **132**, 2210.
Special- und Gemeinschaftstarife. **111**, 1849.
Staatseisenbahnbetrieb im Jahre 1892. **12**, 237.
Verkehr auf den Eisenbahnen nnd Canälen. **136**, 2289.

Grossbritannien.

Bahnconcurrenz im Personenverkehr. **10**, 210.
Bahnergebnisse im Jahre 1893. **11**, 223. **26**, 469. **106**, 1797.
Bahnsparcassen. **145**, 2507.
Bahnvorlagen an das Parlament. **45**, 828.
Betriebsergebnisse der elektrischen Eisenbahnen. **33**, 597.
— der Londoner Metopolitan-Districtbahn. **36**, 655.
— der Bahnen im Jahre 1893. **132**, 2210.
Central-London-Bahn. **36**, 655.
Continuirliche Bremsen bei den Bahnen. **82**, 1463.
City- und South-London-Bahn. **93**, 1627.
Fischtransport auf den Bahnen im Jahre 1893. **70**, 1238.
Güterverkehr im Verhältniss zur Bevölkerungsziffer. **109**, 1825.
Kohlenverkehr im Jahre 1893. **91**, 1596.
Londoner Eisenbahnverkehr. **110**, 1838.
Londoner Metropolitanbahn. **81**, 1436.
Manchester- und Sheffieldbahn. **145**, 2507.
Personenverkehr in der Periode 1861—1891. **51**, 918.
— auf den Bahnen Irlands. **104**, 1772.
Probefahrten. **36**, 655.
Tramways im Jahre 1893. **18**, 346.
Untergrundbahnen. **63**, 1111.
Waterloo and City Bahn in London. **69**, 1221.
Zonentarif. **129**, 2145.
Zustreifdienst der Eisenbahnen. **1**, 7.

Japan.

Eisenbahnstatistisches. **77**, 1365.
Eisenbahnwesen. **120**, 1997.

Indien.

Bahnnachrichten. **8**, 173. **8**, 174.
Bahnnetzvergrösserung. **48**, 875.
Brennmaterialverbranch der Bahnen. **120**, 1997.
Eisenbahnwesen im Jahre 1893. **105**, 1785.

Italien.

Bahnhof zu Genua. **123**, 2042.
Bauvoranschläge. **129**, 2144.
Beförderung der dem schnellen Verderben unterworfenen Güter. **87**, 1537.
— von Petroleum. **137**. 2312.
Bezirksausschüsse für die Regelung der Flussläufe. **37**, 674.
Civil-Geniecorps. Anzahl der oberen Bezirksämter. **139**, 2361.
Combinirte Eisenbahn- und Seetarife. **95**, 1654.
Drahtseilbahn von Fiumelatte zum Comersee. **78**, 1391.
— in Rom, Villa Borghese. **94**, 1643.
Eisenbahnen:
Adriatische Eisenbahnen.
— Einnahmen. **3**, 69. **26**, 473.
— Rollendes Material. **34**, 614. **104**, 1771. **129**, 2144.
— Achskilometer. **69**, 1221.
— Stand der Bauten. **78**, 1391.
— Linie Parina—Spezia. **147**, 2607.
— Ersatz cassirter Fahrbetriebsmittel. **147**, 2608.
Ala—Parma—Spezia. **104**, 1771.
Acqualagna—Urbino. **125**, 2079.
Albano—Velletri. **96**, 1667. **125**, 2080. **129**, 2144.
Bari—Locorotondo. **34**, 614. **49**, 893.
Barletta—Spinazzola. **104**, 1771.
Bassano—Primolano. **14**, 267.
Battipaglia—Reggio. **100**, 1716.
Belano—Colico. **34**, 614.
Belluno zu den Bergwerken von Agordo. **37**, 674.
Benevento—Candinathal. **100**, 1716.
Casino di Terra—Monterufoli. **37**, 674.
Cava de Tirrenni—Sorrento. **49**, 892.
Cavaneser Centralbahn und Tramway. **96**, 1667.
Ceva—Ormea. **100**, 1716.
Corleone—S. Carlo. **69**, 1221. **123**, 2042.
Cuneo—Ventimiglia. **49**, 892.
Desengano—Hafen. **123**, 2041.
Faenza—Florenz. **65**, 1152.
Ferrovia Centrale e Tramvie Canavesi. **50**, 910.
Fiumelatte—Comersee. **49**, 892.

Eisenbahnen:
Genua—Ovada—Asti, **73**, 1289. **99**, 1704.
Isernia—Campolasso. **99**, 1704. **100**, 1716.
Lecco—Colico. **100**, 1716. **149**, 2693.
Locarno—Domodossola. **49**, 892.
Mittelmeerbahn:
— Einnahmen. **3**, 69. **26**, 473. **130**, 2167.
— Rollendes Material. **34**, 615. **37**, 674. **78**, 1391. **104**, 1771. **139**, 2362. **142**, 2429.
— Betriebsergebnisse. **96**, 1667.
— Dividende. **129**, 2144.
— Generalversammlung. **142**, 2428.
Maglie—Gagliano—Alezio. **14**, 267.
Messina—Palti—Cerda. **99**, 1704. **149**, 2693.
Monza—Trezzo—Bergamo. **52**, 942.
Neapel—Pompei. **49**, 892.
Neapel—Vesuv-Drahtseilbahnstation. **26**, 472.
Nord—Milano. **26**, 473.
Parma—Spezia. **52**, 942. **65**, 1152. **100**, 1716.
in die Provinz Puglie (Apulien). **147**, 2607.
Pieve di Cento—Cento-Ferrara. **14**, 267. **26**, 473. **37**, 674.
Reggio Calabrio—Battipaglia. **69**, 1221. **73**, 1289. **99**, 1704.
Roccaravindola—Isernia. **49**, 893.
Rom—Viterbo. **52**, 942. **99**, 1704.
Römische Secundärbahnen. **34**, 614.
Sardische Eisenbahnen.
— Generalversammlung. **49**, 893.
— Eröffnung neuer Strecken. **65**, 1152.
— Statistische Daten. **73**, 1289.
Saronno—Mendistrio. **50**, 910.
Secundärbahnen:
— Einnahmen. **3**, 69. **26**, 473. **52**, 942. **69**, 1221. **100**, 1715. **130**, 2167. **136**, 2289. **148**, 2657.
Sicilische Eisenbahnen:
— Einnahmen. **3**, 69. **26**, 473.
— Rollendes Material. **34**, 615. **65**, 1152. **147**, 2607.
— Jahresbericht. **98**, 1689.
— Vorkehrungen zur Hebung der finanziellen Verhältnisse. **100**, 1716.
— Pensionscassa. **125**, 2080.
— Generalversammlung. **147**, 2607.
Società Veneta. **26**, 473.
Tortona—Castelnuovo—Scrivia. **75**, 1340.
Turin—Ciriè-Lanzo. **98**, 1689.
Varese—Porto-Ceresio. **99**, 1704.
Eisenbahnen Italiens vom finanziellen Standpunkte. **11**, 220. **129**, 2143.
Eisenbahnstatistik. **98**, 1689.
Eisenbahnuntersuchung. **123**, 2041.
Eisenbahnwesen. **123**, 2041.
Ergänzungsbahnen. **75**, 1340.
Fahrordnung zu den oberitalienischen Seen. **104**, 1771.
General-Inspectorat der italienischen Eisenbahnen. **142**, 2426.
Kosten der Ergänzungslinien. **125**, 2079.
Landeseisenbahnen. **73**, 1289.
Medicinalwaaren- und Medicamente-Einfuhr. **95**, 1654.
Oberer Rath für öffentliche Arbeiten. **37**, 674.
Personalangelegenheiten. **3**, 68.
Reclamationen aus dem Frachtgeschäfte. **84**, 1494.
Restaurationswagen auf der Linie Genua—Ventimiglia und Pisa—Rom. **3**, 69. **139**, 2361.
Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen. **92**, 1613.
Società delle ferrovie Meridionali. **69**, 1221.
Stempelgebühr auf dem Connossement und den Frachtbriefen in Italien. **89**, 1565.
Strade Ferrate Meridionali. **125**, 2079.
Tarifmassnahmen. **123**, 2042.
Tramway:
— Bergamo—Monza. **26**, 473.
— Mailand. **69**, 1221.
— Palermo. **104**, 1771.
— Turin. **50**, 910. **94**, 1643. **98**, 1689.
— Varese—Prima Cappella. **94**, 1643.
— Varese—St. Maria Montana. **129**, 2143.
Transportdienst über die Meerenge von Messina. **88**, 1552.
Verein der italienischen Localbahnen. **147**, 2607.
Vergnügungszug nach Wien und Budapest. **100**, 1716.
Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahnverwaltung. **12**, 236.
Vergnügungsfahrten Venedig—Wien und Budapest. **65**, 1152.
Viehwagendesinfection. **95**, 1654.
Waffentransport nach Sicilien. **34**, 614. **95**, 1654. **137**, 2312.
Weintransport. Specialwagen. **11**, 223.
Zahlung der ausländischen Frachtantheile in Metallgeld. **37**, 674.

Niederlande.

Eisenbahnstatistik für das Jahr 1892. **79**, 1409.
Organisation der Staatsaufsicht über die niederländischen Eisenbahnen. **34**, 615.
Sonntagsruhe im Eisenbahndienste. **79**, 1409. **149**, 2693.
Südniederländische Eisenbahn. **84**, 1494.

Rumänien.

Statistik der Eisenbahnen. **4**, 89.

Russland.

Bahneröffnungen im November 1893. **2**, 40.
— im IV. Quartal 1893. **26**, 474.
Betriebführung der Losowo—Sewastopoler Bahn. **136**, 2289.
Betriebseröffnungen. **77**, 1365. **147**, 2608.
Choleramassnahmen. **54**, 971.
Eisenbahnen:
— Donez-Eisenbahn. Theilung des Netzes. **26**, 474.
— Dwinsk- und Witebsk-Eisenbahn. **43**, 793.
— Kaukasische Pontus-Uferbahn Noworossiisk—Nowo-Ssenaki. **111**, 1850.
— Kursk—Woroneshbahn. **43**, 793.
— Lgow—Brjansk. **84**, 1494.
— Mittelasiatische Bahnen. **100**, 1716.
— Nordbahnlinien. **110**, 1838.
— Schachtnaja—Wlassowsk. **33**, 597. **43**, 793.
— Sibirische Eisenbahnen. **18**, 346. **39**, 718. **86**, 1525. **135**, 2263. **149**, 2690.
— Südwest-Eisenbahn. **93**, 1627.
— Westsibirische Eisenbahn. **111**, 1850.
— Wologda—Archangelsk. **91**, 1596.
Zweigbahn nach Reni. **26**, 474.
— der Wladikawkaser Eisenbahn. **84**, 1495.
Eisenbahnbauten. **91**, 1596, **136**, 2289.
Eisenbahnnetz. **88**, 1552. **129**, 2144.
Eisenbahnprojecte. **77**, 1365.
Eröffnung neuer Bahnlinien. **129**, 2144. **130**, 2167.
Haltestelle Wesslojoje. **129**, 2144.
Organisation der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen. **147**, 2598.
Städtische Geschäftsstellen der Staatseisenbahnen. **130**, 2167
Stationseröffnung. **33**, 596.
Stationsnamensänderungen. **29**, 529. **129**, 2144. **145**, 2507.
Verstaatlichung von Eisenbahnen. **20**, 378. **135**, 2263.
Zollbehandlungsvorschriften. **10**, 209.

Schweden und Norwegen.

Elektrische Strassenbahnen in Christiania und Stockholm. **63**, 1111.

Schweiz.

Annahmescheine. **36**, 655.
Beförderung von Kohlensäure in Gefässen. **48**, 879.
Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen. Vollzugsverordnung. **7**, 156.
Concessions-Rechtsverhältnisse zwischen Bund und Eisenbahn-Gesellschaften, event. Cantonen bei Ablauf der Concession. **48**, 879.
Controlstempel auf den von Privaten hergestellten Frachtbriefen. **8**, 173.
Drahtseilbahn:
— Biel—Leubringen. **36**, 655.
— Jungfraubahn. Neues Project. **6**, 131.
— St. Gallen—Mühlegg. **5**, 109.
Eisenbahnen:
— Vorlagen für mehrere Eisenbahnen. **8**, 173. **82**, 1463. **88**, 1552.
— Bière—Morges. **11**, 223.
— Brienz—Rothhorn-Bahn. **11**, 222. **29**, 529. **48**, 879. **54**, 971.
— Capolago—Monte Genoroso. **8**, 172.
— Cornavin in Genf nach La Praille bei Caronge. **52**, 941.
— Genf—La Pleine. **8**, 172. **86**, 1524.
— Interlaken—Lauterbrunnen. **86**, 1524.
— Mendrisio—Stabio. **9**, 193.
— Neuenburg—St. Blaise. **52**, 942.
— von Ponts nach Chaux-de-Fonds. **2**, 40.

Eisenbahnen:
— Rapperswil—Stadelhofen. **17**, 331.
— Reichenau nach Ilanz und weiter nach Disentis. **88**, 1551.
— Schynige Platte-Berghahn. **31**, 567. **48**, 879.
— Seethalbahn. **86**, 1524.
— Sihlthalhahn. **2**, 40. **52**, 942.
— Thalweil—Zug. **9**, 192.
— Thunerseehahn. **31**, 567. **48**, 879.
— Thusis nach Filisur. **9**, 192.
— Wetzikon nach Banma. **52**, 941.
— Zweilütschinen—Grindelwald. **86**, 1524.
Eisenhahn-Concessionen. **5**, 109.
Eisenbahnstatistik für 1892. **97**, 1675.
Gütertarif, italienisch-schweizerischer, via Gotthard. **8**, 173.
— Buchs trs. und Margarethen trs. **8**, 173.
Mitteleuropäische Zeit. Einführung bei den Verkehrsanstalten. **2**, 40.
Organisation der Staatsaufsicht über die Eisenhahnen. **27**, 497.
Pfandrechtliche Sicherstellung von Eisenhahn-Anleihen. **129**, 2144.
Reexpedition von Getreide etc. in Romanshorn und Rohrschach. Taxen. **8**, 173.
Retourkarten. Verlängerung der Giltigkeitsdauer. **86**, 1524.
Rollbahn von Mürren zum Curhause Mürren. **54**, 970.
Simplonühergang. Baufristverlängerung. **5**, 109.
Simplontunnel. **36**, 655. **138**, 2341.
Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehr. **87**, 1537.
Stationsnamensänderungen, **36**, 655. **86**, 1524.
Strassenhahn Orhe—Chavornay. **48**, 879.
— Altdorf—Flüelen. **63**, 1111.
— Chanx-de-Fonds. **2**, 39.
Tarifermässigung für Düngemittel. **9**, 192. **11**, 223.
Tarifmassnahmen. **9**, 192. **11**, 222. **11**, 223. **12**, 236. **17**, 331. **24**, 441. **31**, 567.
Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiff-Unternehmungen. **2**, 40. **5**, 109. **10**, 209. **12**, 236.
Umrechnung der österr. Gulden in Frankenwährung. **5**, 110. **8**, 173.
Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den internationalen Eisenbahntransport mit ausgeschlossenen oder nur hedingungsweise zugelassenen Gegenständen. **17**, 331.
Zollamt am Bahnhof in Bern für die Ahfertigung von Reisegepäck. **129**, 2144.

Spanien.

Bahneröffnungen im Jahre 1893. **29**, 529.
Eisenbahnbauten. **90**, 1587.
Localhahnwesen. **39**, 718.
Nebenbahnen. **129**, 2144.

Syrien.

Stand der Eisenbahnen. **9**, 193.

Türkei.

Aufhebung der ärztlichen Observation. **132**, 2210.
Bahnnachrichten. **86**, 1525.
Eisenhahn Damascus—Mzerib. **104**, 1772.
— Salonich—Monostir. **100**, 1716.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Aichung der Elbefahrzeuge. **123**, 2037.
Arzneikästen an Bord der Seehandelsschiffe. **118**, 1970.
Bergungsarheiten. **60**, 1057.
Binnenschiffahrts-Congress in Haag. **68**, 1207.
Bodensee. Hafenordnung für Bregenz. **74**, 1297.
— Schiffahrtsbetrieh. **87**, 1537.
— Hafen- und Zollhofordnung für Lindau. **101**, 1738.
Braunkohlenverkehr in Böhmen. **95**, 1655.
Centralcommission für die Rheinschiffahrt. **121**, 2006. **122**, 2019.
Dampfschiffahrt auf dem Aber- oder Wolfgangsee. **50**, 906.
Donauregulirungs-Commission. Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsverwaltung 1892. **18**, 342. **19**, 358.
Elheschiffahrt. Stromhauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1893. **45**, 829.
Elhe- und Moldauverkehr im Jahre 1893. **41**, 745.
Europäische Donau-Commission. Frühjahrssession 1894. **44**, 808. **105**, 1782.
— Rechenschaftshericht pro 1893. **89**, 1563.
— Herhstsession. **98**, 1686. **107**, 1808.
Flüssiges Heizmaterial für Tankdampfer. **54**, 974.
Greiner Donaustruden. Schiffahrtsverkehr im Jahre 1893. **12**, 238.
Handelsmarine. Unterstützung. Gesetz und Durchführungsverordnung. **1**, 1.
Internationaler (VI.) Binnenschiffahrts-Congress in Haag 1894. **41**, 752.
Kriegs- und Handelsdampfer im Seekriege. **97**, 1676.
Marburg. Flossverkehr auf der Drau 1893. **37**, 675.
Nord-Ostseecanal. **6**, 132. **81**, 1433.
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **56**, 1003.
Petroleum- und Benzinmotoren für Boote und kleinere Fahrzeuge. **23**, 246.
Pruth. Schiffsverkehr 1893. **40**, 734.
— Flusspolizeiliche Bestimmungen. **63**, 1112.
— Gemischte Commission. **77**, 1366.
Rettungshoot mit Dampfhetrieh und hydraulischer Propulsion. **77**, 1362.
Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau. **137**, 2309.
Schiffahrtsgeschwindigkeit. Einfluss von Aenderungen am Schraubenpropeller. **15**, 284.
Schiffahrts- und Flösserei-Polizeiordnung auf der Elhe. **31**, 557.
Schiffahrts- und See-Polizeiordnung für die oberösterreichischen und salzburgischen Seen. **7**, 145.
Schiffahrts- und strompolizeiliche Vorschriften für die Elbestrecke von Melnik bis zur Grenze. **123**, 2037.
Schiffahrt am Traunsee bei den Gmnndner Seeklausen. **91**, 1593.
— auf dem Aber- oder Wolfgangsee. **50**, 906.
Schiffspositionslaternen. **54**, 966.
Schiff- und Flossfahrten auf den Flüssen Vöckla und Ager. **86**, 1518.
Schutzmittel für Dampfkessel und Schiffsböden. **89**, 1566.
See's hydropneumatischer Aschenejector. **38**, 693.
Seeschiffe. Zahl, Art, Grösse und Geschwindigkeit. **100**, 1713.
Selhstregistrirendes Log. **130**, 2167.
Sturmregeln. **13**, 248.
Suez-Canal. Erweiterung. **91**, 1594.
— Verkehr. **132**, 2211.
Untiefen. **139**, 2363.
Wellenberuhigende Wirkung des Oels. **54**, 974.
Wörthersee. Schiffahrtsconcession. **68**, 1207.

Oesterreichischer Lloyd.

Dampferfahrten ab Triest. **7**, 158. **10**, 212. **13**, 252. **15**, 287. **18**, 348. **21**, 396. **24**, 441. **26**, 474. **30**, 550. **33**, 599. **35**, 635. **37**, 676. **40**, 735. **43**, 793. **47**, 864. **49**, 894. **53**, 955. **55**, 988. **58**, 1039. **60**, 1064. **63**, 1112. **66**, 1173. **69**, 1224. **72**, 1269. **74**, 1307. **76**, 1352. **77**, 1366. **80**, 1428. **83**, 1480. **86**, 1526. **89**, 1567. **92**, 1614. **94**, 1644. **97**, 1678. **98**, 1690. **100**, 1717. **103**, 1762. **106**, 1798. **109**, 1828. **112**, 1864. **115**, 1916. **118**, 1972. **121**, 2010. **124**, 2062. **127**, 2116. **133**, 2226. **136**, 2290. **139**, 2364. **142**, 2431. **145**, 2507.

Dampferfahrten:
Aglaia. **62**, 1091.
Berenice. **139**, 2363.
Castore. **42**, 772. **116**, 1935.
Gisela. **41**, 752. **100**, 1716. **109**, 1828.
Helios. **49**, 894. **98**, 1690.
Imperator. **14**, 268. **28**, 511. **39**, 718. **45**, 829. **63**, 1111. **91**, 1597. **99**, 1705. **118**, 1972. **137**, 2312.
Imperatrix. **15**, 287. **29**, 529. **32**, 584. **48**, 880. **54**, 970. **78**, 1391. **79**, 1410. **111**, 1850. **138**, 2341.
Maria Theresa. **39**, 718.
Maria Valeria. **17**, 331. **30**, 550. **84**, 1495. **88**, 1553.
Marquis Bacquehem. **16**, 315. **136**, 2289.
Medusa. **79**, 1410. **113**, 1875. **117**, 1952.
Melpomene. **81**, 1437. **114**, 1902.
Orion. **3**, 69. **38**, 693. **82**, 1464. **98**, 1690. **99**, 1705.

Dampferfahrten:
Pandora. **34**, 616. **44**, 809. **82**, 1463. **94**, 1644.
Polluce. **26**, 474. **77**, 1366.
Poseidon. **3**, 69. **50**, 910. **95**, 1655. **108**, 1819. **122**, 2029.
Tisbe. **33**, 599. **89**, 1565.
Vindobona. **31**, 568. **40**, 734. **96**, 1668. **97**, 1678
Firmaprotokollirung. **2**, 40.
Statutenänderung. **133**, 2221.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Budapester Localverkehr. **21**, 395.
Budapester Schiffswerfte. Bau von Schleppschiffen. **5**, 110.
Dampferverkehr auf Canälen in Ungarn. **76**, 1352.
Donau-Theiss-Canal. **76**, 1352.
Eröffnung der Station Apostag **36**, 657.
Fahrordnungsangelegenheiten. **20**, 378. **29**, 529. **31**, 567. **35**, 634. **36**, 657. **37**, 674. **40**, 734. **42**, 772. **44**, 808. **50**, 910. **54**, 971. **54**, 972. **96**, 1668. **99**, 1704. **107**, 1808. **108**, 1816. **135**, 2264.
Generalversammlung. **69**, 1222.
Güteraufnahme. **20**, 378. **117**, 1952.
Personenhalle in Budapest. **36**, 657.
Raddampfer mit Triplex-Maschine. **109**, 1828.
Speisecoupon auf den Post- und Passagierschiffen. **39**, 718.
Tour- und Retourkarten Wien—Melk—Krems—Wien. **31**, 567.
— Wien (Weissgärber)—Deutsch-Altenburg und Hainburg. **34**, 616.
— Wien—Pressburg. **41**, 752.

Ungarn.

Adria, ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.
Betriebsresultate im Jahre 1893. **9**, 193.
Cerealienexport. **108**, 1817.
Dampfereinstellung in den transatlantischen Verkehr. **33**, 597.
Dampferverkehr im Jänner 1894. **1**, 7.
— im Februar 1894. **12**, 238.
— im März 1894. **24**, 442.
— im April 1894. **35**, 635.
— im Mai 1894. **49**, 894.
— im Juni 1894. **60**, 1064.
— im Juli 1894. **74**, 1308.
— im August 1894. **86**, 1526.
— im September 1894. **98**, 1690.
— im October 1894. **112**, 1864.
— im November 1894. **125**, 2080.
— im December 1894. **137**, 2313.
— im Jänner 1895. **149**, 2694.
— Export. **114**, 1902.
— Fahrordnungsangelegenheiten. **36**, 657. **39**, 719.
— Generalversammlung. **45**, 829.
— Militär-Embarquirungsübungen. **39**, 719.
— Tarifcommission. Ernennung des Präsidenten und der Mitglieder. **14**, 268.
— Umschiffungsvertrag. **26**, 474.
— Verkehrsergebnisse der Linie Fiume—Marseille. **29**, 529.
— Vermehrung der Flotte. **18**, 347.
Ausladungsplätze im Bereiche der Budapester Donaustrom-Section. **91**, 1597.
Budapester Betriebsdirection der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften. Wiederaufnahme des Güterverkehres. **25**, 461.
Budapester Donauquai. **34**, 616.
Canalschiffahrt. **18**, 347.
Dampffähre zwischen Gombos und Erdöd. **5**, 110.
Danubius. Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft. **28**, 512. **39**, 719. **129**, 2145.
Donauhafen nächst Raab. **129**, 2145.
— an der Ausmündung der Temes nächst Pancsova. **149**, 2693.
Donauregulirung im Budapester Stromabschnitte und Errichtung eines Winterhafens. **18**, 347. **29**, 530. **98**, 1690.
— bei Faisz. **25**, 461.
— bei Baja. **77**, 1366.
— zwischen Budapest und der Draumündung bei Eszék. **83**, 1479.
— zwischen der ungarischen Landesgrenze und Gonyö. **23**, 428. **84**, 1495.
— der mittleren Donaustrecke. **36**, 656.
— des Eisernen Thores. **34**, 616. **45**, 829. **124**, 2062. **137**, 2312.
Donau-Save-Canal. **86**, 1525
Donau-Theiss-Canal. **142**, 2430.
Donauschiffahrt in Ungarn. **62**, 1091.
Donau-Winterhafen nächst Pressburg. **77**, 1366.
Fiumaner Seehafenverkehr:
Erweiterung des „Punto franco". **14**, 268.
Exportverkehr. **16**, 315. **48**, 880. **49**, 893. **91**, 1597. **120**, 1997.
Stapellauf eines Localdampfers. **18**, 347.
Import und Export im Jahre 1893. **39**, 920.
Export von Fassdauben. **40**, 734.
Stapellauf eines schwimmenden Docks. **50**, 910.
Massenimport von südamerikanischen Düngerstoffen. **62**, 1091.
Frachtenbewegung im I. Semester 1894. **94**, 1644.
Vorkehrungen zum Ersatze der durch Feuer vernichteten Magazine. **98**, 1690.
Qualität und Quantität der exportirten Waaren. **108**, 1817.
Erweiterung und Vervollständigung der Lagerräume am Hafen. **113**, 1875.
Franzenscanal-Actiengesellschaft. **15**, 237. **70**, 1239.
Generalversammlung. **39**, 719.
Hafenbau in Pancsova. **139**, 2363.
Kgl. ungarische Staatsbahnen. (Schiffahrtunternehmen.)
— Einstellung der Schiffscourse. **5**, 110. **86**, 1525. **107**, 1808.
— Wiedereröffnung des Schiffahrtsverkehres. **20**, 378. **23**, 428.
— Errichtung der Station Kubin und Pancsova. **34**, 616. **40**, 734.
— Fahrplanangelegenheiten. **121**, 2010. **137**, 2312.
— Partielle Beschränkung des Schiffahrtsverkehres auf der unteren Donau. **149**, 2694.
Landungsplätze im Budapester Donauabschnitte. **23**, 428.
Nebenflüsse. Befahrung mit Dampfern. **107**, 1808.
Plattensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Generalversammlung. **56**, 1004.
— Fahrordnungsangelegenheit. **69**, 1224. **114**, 1902.
Propellerverkehr zwischen der Haltestelle Esztergom-Csavargöyös und Esztergom. **34**, 616.
— bei Mohács. **62**, 1091.
Raabregulirung. **149**, 2694.
Schiffahrt auf der unteren Donau. **36**, 656.
— in den chinesischen Gewässern im Jahre 1892. **116**, 1935.
Schiffe für Rechnung der fürstl. bulgarischen Regierung. **36**, 657.
Schifferschule in Budapest. **5**, 110.
Schleppschiffe für Rumänien. **36**, 656.
Schwimmendes Dock in Fiume. **62**, 1091.
Seeverkehr und Handelsmarine in Fiume. **36**, 656.
Theissregulirung. **5**, 110. **116**, 1935.
Temesregulirung. **34**, 616.
Trajectverkehr über die Donau bei Gombos und Erdöd. **25**, 461. **28**, 512.
Umschlagsverkehr in Pancsova. **54**, 973.
Ungarische Canalschiffahrt. **70**, 1239.
Ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **63**, 1111.
Ungarische See- und Flussschiffahrts-Gesellschaft. **101**, 1737.
Ungarisches Privatseerecht. **36**, 656.
Winterhafen in Budapest. **42**, 772.
— in Pressburg. **98**, 1690.

Ausland.

Amerika.

Hebung gesunkener Schiffe durch Luftsäcke. **7**, 158.
Nicaragua-Canal. **102**, 1745.
Räumung eines treibenden Wracks im Atlantischen Ocean **54**, 974.

Belgien.

Binnenschiffahrt im Hafen von Antwerpen im Jahre 1892. **4**, 90.
Staatsvoranschlag für Wasserbauten. **108**, 1818.

Canada.

Schiffahrtscanal von Sault St. Marie. **108**, 1818.

Deutsches Reich.

Bingen am Rhein. Schiffsverkehr. **142**, 2431.
Bodensee. Schiffsverkehr in den deutschen Bodenseehäfen. **39**, 920.
Bremen. Flussschiffahrt auf der Unter- und Oberweser. **90**, 1587.
Danzig. Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel. **129**, 2146.
Elbeschiffahrt. Polizeiordnung. **84**, 1495.
Elbestrombauten in Hamburg im Jahre 1893. **57**, 1023.
Elbing. Verkehr auf dem Oberländischen Canal. **125**, 2080.
Fluss-, Canal-, Haff- und Küstenschiffe. Stand zu Ende 1892. **13**, 251.
Frankfurt a. M. Schiffsverkehr. **87**, 1537.
— Flossverkehr. **87**, 1538.
Hamburg. Elbeschiffahrtsvorschriften. **33**, 597. **139**, 2363.
— Elbestrompolizei. **81**, 1438.
— Schiffahrtsverkehr von und nach der Oberelbe 1893. **92**, 1614.
Magdeburg. Elbeverkehr 1892. **29**, 530.
Neckar. Polizeiordnung für Schiffahrt und Flösserei. **89**, 1566.
— Schleppschiffahrt. **142**, 2430.
Nürnberg. Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale. **131**, 2192.
Posen. Wartheschiffahrt. **131**, 2192.
Rheinschiffahrt. Beförderung explosiver Gegenstände. **54**, 972.
Thorn. Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel. **129**, 2146.
Verkehrsergebnisse auf den subventionirten Dampferlinien. **108**, 1817.

Baden.

Bodensee. Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für Konstanz. **38**, 693.
Schweizerisch-Badischer Vertrag über die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen. Revision. **12**, 233.

Bayern.

Donau- und Innverkehr 1893. **81**, 1437.
Mainregulirung und Main-Kettenschiffahrt. **105**, 1786.

Hessen.

Hafenordnung für den Flosshafen am Main unterhalb Kostheim. **105**, 1786.

Preussen.

Elbeschiffahrtsprüfungen 1894. **12**, 238.
Elbestrombauten. **98**, 1690.
Elbestrompolizei. **3**, 70. **100**, 1716. **102**, 1747.
Fähranstalten. Im Rheingebiete. Unterbrechung. **10**, 209.
Hydrologischer Jahresbericht von der Elbe für 1893. **129**, 2145.
Oderstrompolizei. **73**, 1289.
Strompolizei. **18**, 347.
Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei-Ordnung für Magdeburg-Neustadt. **10**, 210.
Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins. **31**, 568.

Sachsen.

Elbeschiffahrt. Berechtigung zum Schiffahrtsbetrieb und Schiffs- und Schifferpatente. **59**, 1048.
— Polizei. **81**, 1438.
— Ergebnisse. **36**, 657. **91**, 1597.
Elbestrombauten. **65**, 1152.
Elbestrompolizei. **44**, 809. **58**, 1039. **137**, 2313.
Schiffahrtsverkehr in Dresden im Jahre 1892. **4**, 89.
— in Schandau. **7**, 157. **148**, 2658.
— in Schöna im Jahre 1892. **7**, 158. **149**, 2694.
— in Meissen und Riesa. **7**, 158. **8**, 174. **148**, 2658. **149**, 2694.

Württemberg.

Bodenseeschiffahrt. **142**, 2431.

Frankreich.

Hebung des gesunkenen Dampfers „Celte“. **17**, 331.
Leuchtthurm an der Mündung der Garonne. **57**, 1024.
— lichtstärkste Leuchtfeuer der Erde. **63**, 1114.
Wasserstrassenverkehr. **110**, 1833.

Griechenland.

Canal von Korinth. **21**, 391. **94**, 1644. **147**, 2608.

Grossbritannien.

Apparat zum Kohleneinschiffen. **17**, 332.
Bronzene Schraubenpropeller. **3**, 193.
Cunard-Dampfer „Campania“ und „Lucania“. **129**, 2146.
Englischer Schiffbau in den letzten 50 Jahren. **117**, 1950.
Frachtendampfer „Levic“. **17**, 332.
Grösste Ladung eines Oceandampfers. **36**, 657.
Manchester-Schiffscanal. **8**, 174.
Neue Frachtendampfer. **7**, 158.
Seekriegführung in ihren Beziehungen zur Handelsmarine. **8**, 170.
Seetransport von Kohle im Jahre 1893. **108**, 1818.

Niederlande.

Binnenschiffahrtsverkehr 1892. **16**, 316.

Rumänien.

Flussschiffverkehr. **111**, 1850.

Schweiz.

Bodensee. Hafenordnung für Romanshorn. **34**, 616.
Bundessubvention für Gewässerregulirungen 1893. **57**, 1023.
Schweizerisch-badischer Vertrag über die Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen. Revision. **12**, 230.

D. Viehtransport- und Seuchenangelegenheiten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass der Thierkrankheiten. XIV. bis XVII. Stück. **3**, 70. XVIII. Stück. **4**, 90. XIX. und XX. Stück. **8**, 176. XXI. Stück. **9**, 194. XXII. bis XXV. Stück. **14**, 268. XXVI. und XXVII. Stück. **15**, 288. XXVIII. Stück. **20**, 379. XXIX. und XXX. Stück. **24**, 442. XXXI. bis XXXVII. Stück. **25**, 462. XXXVIII. Stück. **27**, 498. XXXIX. bis XLIII. Stück. **29**, 531. XLIV. und XLV. Stück. **31**, 568. XLVI. Stück. **35**, 636. XLVII. und XLVIII. Stück. 37, 676. XLIX. und L. Stück. **40**, 735. LI. und LII. Stück. **41**, 753. LIII. Stück. **42**, 772. LIV. und LV. Stück. **47**, 864. LVI. bis LVIII. Stück. **48**, 880. LIX. und LX. Stück. **52**, 942. LXI. und LXII. Stück. **56**, 1004. LXIII. bis LXVI. Stück. **58**, 1039. LXVII. und LXVIII. Stück. **62**, 1091. LXIX. Stück. **64**, 1128. LXX. bis LXXII. Stück. **68**, 1208. LXXIII. Stück bis LXXVIII. Stück. **72**, 1270. LXXIX. und LXXX. Stück. **73**, 1290. LXXXI. bis LXXXIV. Stück. **76**, 1353. LXXXV. Stück. **83**, 1480. LXXXVI. und LXXXVII. Stück. **87**, 1538. LXXXVIII. bis XC. Stück. **89**, 1567. XCI. und XCII. Stück. **91**, 1598. XCIII. bis XCVII. Stück. **93**, 1628. XCVIII. bis CIII. Stück. **96**, 1668. CIV. und CV. Stück. **98**, 1691. CVI. und CVII. Stück. **99**, 1705. CVIII. bis CXIII. Stück. **105**, 1786. CXIV. und CXV. Stück. **106**, 1798. CXVI. bis CXVIII. Stück. **108**, 1819. CXIX. Stück. **110**, 1838. CXX. Stück. **111**, 1851. CXXI. und CXXII. Stück. **113**, 1874. CXXIII und CXXIV. Stück. **116**, 1936. CXXV. bis CXXIX. Stück. **119**, 1984. CXXX. und CXXXI. Stück. **122**, 2024. CXXXII. und CXXXIII. Stück. **123**, 2042. CXXXIV. und CXXXV. Stück. **124**, 2062. CXXXVI. bis CXXXIX. Stück. **127**, 2116. CXL. Stück. **128**, 2132. CXLI. bis CXLIII. Stück. **129**, 2147. CXLIV. bis CXLVI. Stück. **132**, 2211. CXLVII. bis CLI. Stück. **136**, 2290. CLII. und CLIII. Stück. **137**, 2314. CLIV. bis CLVI. **138**, 2342. CLVII. bis CLIX. Stück. **140**, 2380. CLX. Stück. **142**, 2432. CLXI. bis CLXIII. Stück. **144**, 2473. CLXIV. bis CLXVI. Stück. **146**, 2554. CLXVII und CLXVIII Stück. **147**, 2608.
Beförderung von Viehtransporten und thierischen Producten ungarischer Provenienz nach Oesterreich. **144**, 2473.
Routenänderung bei Viehtransporten in Ungarn. **102**, 1747.
Transport seuchenverdächtiger Thiere in Ungarn. **42**, 771.

Tarif-Index für das I. Quartal 1894.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Agiozuschlag pro Februar. **11**, 217.
— März. **24**, 438.
Oesterr.-ungar. Bahnverwaltungen. Nachträge II und III zum Tarife, Theil I. **10**, 213.
— Tarifirung des Artikels „Knochen". **10**, 213.
Prolongirung der pro 1893 für Weizen, Buchweizen und Roggen, sowie für Mahlproducte und Mehl bestehenden Begünstigungen bis Ende Februar 1894. **1**, 9.
Gebührenberechnung bei Uebersiedlungsreisen der Unterofficiere vom Garnisonsorte nach dem Bestimmungsorte ihrer Civilanstellung. **1**, 11.
— Fahrbegünstigung für Militärpersonen des Ruhestandes bei Reisen in Civilkleidern. **2**, 41.
Transitverkehr durch Oesterreich-Ungarn. Tarifirung von Papier aller Art im Durchzuge durch Oesterreich-Ungarn. **14**, 270.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Strecke). Localpersonentarif. **2**, 41.
— Einführung eines Lieferfristzuschlages. **27**, 499.
— Ermässigter Frachtsatz für Roheisen. **31**, 569.
— Neuer Personentarif für die ungarischen Linien. 1. April. **31**, 570.
Südbahn-Gesellschaft. Druckfehlerberichtigung des Anhanges zum Localtarife. **5**, 114.
— Anrechnung von Lieferfristzuschlägen. **15**, 289.
— Eröffnung der Haltestelle Mraclin der Linie Agram—Sissek. 25. Jänner. **15**, 286.
— Reexpedition von Pitch-pine (Pechkiefer)-Transporten in Rakek. **28**, 515.
Südbahn-Gesellschaft, Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, Localbahn Liesing—Kaltenleutgeben, Spielfeld—Radkersburg, Localbahn Cilli—Wöllan, Leoben—Vordernberger Bahn. Einführung von Nachträgen zu den Personentarifen. 1. April. **18**, 352.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Aufhebung der directen Billets Carlsbad—London über Herbestbal—Calais und Ostende. 1. Februar. **5**, 113.
— Druckfehlerberichtigung im I. Anhang zum Localtarife, Theil II, Heft 1. **6**, 135. **15**, 289.
— Massnahmen im Personenverkehre. 1. März. **14**, 269.
— Druckfehlerberichtigung. **24**, 443.
— Nachträge I. zum Localgütertarife Theil II, Heft 1 und 2. 1. April. **30**, 551.
— I. Nachtrag zum Personentarife. 1. April. **31**, 569.
Wiener Verbindungsbahn, Donau-Uferbahn. Neue Tarife. 1. Mai. **33**, 601.
Aussig-Teplitzer Bahn. Neuer Localgütertarif. 1. Februar. **7**, 159.
— Druckfehlerberichtigung in dem Localgütertarif. **12**, 240.
Böhm. Nordbahn. Ueberführungsgebühren in Tetschen. **1**, 10.
Böhm. Westbahn. Aenderung resp. Erweiterung der Nomenclatur der im Kartirungswege giltigen Frachtbegünstigungen für Getreide und Mehl. 1. März. **23**, 429.
Buschtěhrader Bahn. Aenderung eines Stationsnamens. 1. Mai. **31**, 569.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Frist bei der Abgabe in der Station Wien. 3. Jänner. **1**, 10.
— Eröffnung der Halte- und Ladestelle „Wildendürnbach" für Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtgutverkehr. 15. Jänner. **5**, 113. **9**, 190.
— Eröffnung von Personenhaltestellen. 1. März. **23**, 429.
— Aufhebung der Beschränkung in der Güteraufnahme. 24. März. **32**, 586.
Localbahn Mori—Arco—Riva. Fahrplan-Aenderung. 1. Februar. **9**, 195.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Station Nestomitz (Zuckerfabrik). 2. Jänner. **1**, 9.
— Wiedereinführung von Lagerbegünstigungen in der Station Wien. 1. Jänner. **1**, 10.
— Namensänderung der Frachten-Haltestelle Nestomitz-Zuckerraffinerie. **27**. 497.
— Ergänzung des Anhanges zu den Tarifen Theil II, Heft 3 und 4. **31**, 570.
— Ermässigte Tourbillets zwischen Taušim einerseits und Brandeis a. E. und Celakowitz andererseits. 1. April. **35**, 637.
— Nachtrag VI zum Tarife Theil II, Heft 3. 15. April. **36**, 659.
Salzkammergut-Localbahn. Berichtigung zum Tarife Theil II. **25**, 463.
Steyrthalbahn. Nachtrag I zum Tarife. 15. Mai. **34**, 619.
Localbahn Wien—Wieuer-Neudorf. Temporäre Sperrung der Brücke über die Südbahn in Unter-Meidling. **36**, 659.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Frachtbegünstigung für Sendungen ungarischer Provenienz zur internationalen Kunstausstellung in Wien. **15**, 286.
— Eröffnung der Station Dános für den Stückgutverkehr. **15**, 286.
— Einführung von Rundreisebillets im Verkehre mit österr. Bahnen. 1. März. **22**, 409.

E. Auswärtige Bahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I und Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen Theil I. Einführung eines neuen Tarifes, bezw. Nachtrages. 1. April. **26**, 477. **34**, 619. **35**, 657. **36**, 659.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. 1. Jänner. **9**, 195. **13**, 253. **25**, 463.
— Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel; Düngemittel. **29**, 535.
Kgl. Preussische Staatsbahnen. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Futtermittel. 1. Juli. **34**, 619.
Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. Aufnahme der Station Oderberg in den Ausnahmetarif 10. 10. Februar. **16**, 319.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Begünstigung für Malz aus Sachsen. **1**, 11.
— Ermässigte Frachtsätze für Futtermittel und Streustoffe. 15. Jänner bis 30. April. **5**, 114. **8**, 178.
— Nachtrag zum Kilometerzeiger und neuer Tarif. **21**, 397.
— Nachtrag I zum Theil II des Localgütertarifes. 15. März. **32**, 586.

F. Dampfschiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Frachtermässigung aus Anlass der zu Budapest im Jahre 1896 stattfindenden allgemeinen Landesausstellung. **2**, 41.
— Specialtarif für gedörrte Pflaumen etc. **14**, 269.
— Neuer Remorquetarif. **15**, 289.
— Eröffnung der Güteraufnahme auf der Donau-Theiss-Save- und Drau-Schiffahrtslinie. 15. Februar. **18**, 350.
— Refactien für Getreide etc. **18**, 350.
— Berichtigung. **20**, 382.
— Nachtrag IX zum Frachtentarif. **18**, 350. **29**, 533.
— Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte-(Kleie-) Exportverkehre. **18**, 351.
— Futterartikel-Transporte im Donauumschlagsverkehre. **19**, 363.
— Neuer Personentarif. **24**, 443.
— Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus. **24**, 443.
— Combinirte Tour- und Retourkarten Wien Westbahn—Melk—Krems—Wien Franz Josef-Bahn. 15. März. **31**. 567.
— Combinirte Tour- und Retourbillets Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und Hainburg. 21. März. **34**, 616.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Oesterr. - Ungar. - Bosnisch - Herzegowinischer Personenverkehr. Nachtrag I zum Tarif. 1. Jänner. **6**, 137.
Oesterr.-Ungar. Rundreiseverkehr. Neuer Tarif. 1. März. **20**, 381.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. ungarischen Staatsbahnen andererseits via Bruck a. d. L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass. Fahrpreise im Verkehre mit Hegyesbalom. 1. März. **22**, 411.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Böhm. Nordbahn. Neue directe Fahrkarten. 15. März. **25**, 463.
Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwesthahn. Directe Fahrkarten Gr.-Priesen—Bensen 25. März. **28**, 515.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Eisenbahn Wien-Aspang, Südbahn-Gesellschaft, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. Nachtrag II zum directen Personentarif. 15. März. **25**. 463.
Südbahn und Barcs-Pakrácer Bahn. Directe Fahrkarten und Tour- und Retourkarten. 9. März. **27**, 499.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Directe Kartirungs-Frachtsätze für Getreide, Malz und mineralische Kohlen nach Stadlau via Süssenhrunn. 15 März **25**, 463.
Oesterreichischer Eisenbahnverband. Berichtigung des Nachtrages III zum Anhange. **14**, 270.
— Ausnahmetarif für Mehl etc. 1. März. **18**, 350.
— Ergäuzungen des Nachtrages III zum Anhange der Tarife. **31**, 570.
Nordwesthöhmischer Verband. Nachtrag V zum Auhange des Theiles II. 15. Jäuner. **1**, 9.
— Zusammenstellung von Frachtsätzen. 1. Februar. **7**, 159.
Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen. Neuer Tarif, Theil II. 1. März. **7**, 160.
— Tarif-Berichtigung. **21**, 397.
Güterverkehr Südbahn-Böhmen. Nachtrag III zum Tarife Theil II. 1. April. **19**, 364.
Westungarisch - Steierischer Verkehr. Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 1 **28**, 515.
Südwestösterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verkehr. Manipulationsgebühren für die Reexpeditiou von Holz in Villach, Südbahn. 1. April. **35**, 637.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Druckfehler-Berichtigung. **6**, 137.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband, Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband, Ungarisch-Adriatischer Verhand. Reexpeditions-Begünstigung für die Lagerhäuser in Koloszvár. **32**. 585.
Süd - Nordösterreichisch - Ungarischer Verband. Nachtrag III zum Verbandstarife. 1. April. **30**, 552.
Ost-Nordwest-Oesterreichischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2. 1. April. **21**, 397.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 3. 1. Mai. **34**, 619.
Böhmisch-Tiroler Verhand. Berichtigung. **5**, 113.
— Berichtigung eines Druckfehlers. **32**, 586.
Sammelladungsverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg. Zulässigkeit der Zusammenladung von Gütern der Classe A und des Ausnahmetarifes 26 b **14**, 269.
Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Einbeziehuug der Station Stefanau. 1. Jänner. **1**, 9.
— Einbeziehung der Station Rossitz. 1. März. **20**, 381.
Elbeumschlagsverkehr. Berechnung der Speditions-Provision. 1. Februar. **8**, 178.
Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn. Anhänge zu den Tarifen. 1. Februar. **8**, 178.
— Tarifirung vom Fuselöl. 1. April. **28**, 515.
— mit Ungarn. Reexpedition für Getreide in Kolin. 1. März. **18**, 352.
Oesterreichischer Donauumschlagsverkehr. Aufnahme der Statiou Rossitz in den Ausnahmetarif 4. **20**, 382.
— Berichtigung. **22**, 411.
Ungarisch - Adriatischer Verhand. Einbeziehung der Station Budapest-Kiséró in deu Ausnahmetarif XXIV. 1. Jänuer. **1**, 10.
— Erweiterung der im Anhange zu den Verhandtarifen enthaltenen besonderen Begünstigung für beladene oder leere Strassenfuhrwerke für Schachteltransporte, **27**, 499.
Oesterreichisch-Uugarisch-Bosnischer Verkehr. Nachtrag I zum Heft 1. 1. März. **19**, 363.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Directer Braunkohlenverkehr nach Stationen der Staatseisenhahn-Gesellschaft. Einbeziehung der neueröffneten Station Nestomitz (Zuckerfahrik) in den Tarif. **4**, 91.
Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach. Nachtrag III. 1. Februar. **6**, 137.
Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig hezw. Prag. Neuer Tarif. 1. März. **18**, 349.
Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien. Nachtrag I. 1. März. **6**, 136.
— Verschiehung des Einführungstermines auf den 15. März. **13**, 253.
Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Einbeziehung der Station Wohontsch. 1. Februar. **10**, 213.
Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Heft 1. Ermässigte Frachtsätze. 15. März **31**, 569.
Elbeumschlags - Kohlenverkehr. Neuer Tarif. 1. März. **18**, 349.
Hornviehverkehr aus Oesterreich - Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margarethen. Aufhebung des Specialtarifes. 28. Februar. **6**, 135.
— aus Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau. Neuer Tarif. 1. März **18**, 349.
— Berichtigung eiues Druckfehlers. **21**, 397.
Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Neue Specialtarife für Hornvieh. 1. März. **19**, 363.
Zuckerverkehr von böhmischen, mährischen, niederösterreichischeu und schlesischen Stationen nach Barcs, Csakathurn etc. Nachtrag I zum Specialtarif. 1. April. **21**, 397.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Fahrschein-Verzeichniss für zusammenstellhare Fahrscheinhefte. II. Nachtrag. 1. Februar. **9**, 195.
Bayerisch-Tiroler Personenverkehr. Nachtrag I. 1. März. **6**, 137.
Schweizerisch - Preussisch - Sächsischer Personenverkehr über Lindau-Hof und Probstzella. 1. Februar. **6**, 135.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Reichenberg-Gahlouz-Tannwalder Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. sächsischen Staatsbahnen und der kgl. Eisenhahndirection Berlin, andererseits. Neuer Tarif. 1. März. **20**, 381.
Berlin-Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr. Ausgabe von Fahrscheinheften. 15. März. **33**, 601.
Nordwestdeutsch - Bayerisch - Oesterreichischer Personeuverkehr. I. Nachtrag zum Tarife. 10. April. **35**, 637.
Personeuverkehr über die Strecke Dresden-Berlin im Verkehre mit österreichisch-uugarisch-rumänischen Stationen. Aenderung der Tarifsätze. 15. Mai. **35**, 637.
Directer Personenverkehr Carlsbad - London. Aufhebung der directen Billets über Rotterdam, Hoek van Holland, Harwich und Vlissingen. 1. März. **16**, 319.
Directer Personenverkehr Prag-London. Aufhebung der Billets Prag (Staatsbahnhof)-London im Verkehre über Rotterdam, Hoek van Holland, Harwich und Vlissingen. 15. April. **24**, 443.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits. Neuer Tarif, Theil I, Abtheilung A. 1. April. **31**, 570.
Sächsisch - Oesterreichischer Verband. Cursunterschiedsbeträge. 1. Februar. **5**, 113.
Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Erhöhung der Cursahschläge. 1. Februar. **3**, 71. **7**, 159.
— Geäuderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 im Theil II, Heft 1. **32**, 586.
Elbeumschlagsverkehr Westösterreich - Riesa - Elbequai. Anhang zum Tarife, Theil II. 10. März. **22**, 411.
Sächsisch-Thüringischer Verhand. Nachtrag XII zum Heft 1. 1. Jäuner. **3**, 71.
— Nachtrag XIII. 1. März. **13**, 253. **18**, 352.
— Einführuug von Nachträgen. 1. März. **26**, 478.
— Nachtrag XIV zu Heft 1. 1. April. **30**, 551.

Magdeburg-Sächsischer Güterverkehr. Nachtrag VII. 1. April. **27**, 500. **30**, 551.
Berlin-Sächsischer Verkehr. Nachtrag I. 1. März. **26**, 477.
— Neuer Gütertarif. 1. Februar bezw. 1. März. **13**, 253. **17**, 335.
— Nachtrag I. 1. April. **28**, 515.
Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Aufnahme neuer Stationen. 1. Februar. **7**, 160.
— Nachtrag VI zum Theil II. 15. Februar. **11**, 225.
— Ausnahmetarif für Düngemittel. 1. März. **26**, 477.
Bromberg - Sächsischer Verband. Ermässigung für Eisen und Stahl. 1. Jänner. **5**, 114.
— Nachtrag VI zum Tarife. 1. Jänner. **9**, 195.
— Nachtrag VII. 15. Februar. **11**, 225. **14**, 270.
Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrage XII zu Heft 1 und XI zu Heft 2. 1. Februar. **17**, 335.
— Nachträge XIII bezw. XII. 1. April. **28**, 515. **30**, 551.
Norddeutsch-Sächsischer Verband. Nachtrag VI zu Heft 2. 15. Jänner. **1**, 11. **3**, 71.
— Aufnahme der Station Riesa in den Ausnahmetarif 7. 15. Jänner. **8**, 178.
— Nachtrag VI zum Heft 1. 15. Februar. **14**, 270.
— Nachtrag VII zum Heft 1. 1. April. **27**, 500. **30**, 551.
— Nachtrag VII zum Heft 2. 1. April. **34**, 619.
Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Anwendung von Frachtsätzen des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandstarifes. **19**, 364.
— Nachtrag XIII zum Heft 2. 1. März. **27**, 500.
Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband. Nachträge VIII zu Heft 1 und 2 und IX zu Heft 3. 15. April. **35**, 637.
Werrahahn-Oesterreichischer Güterverkehr. Neuer Verbandstarif. 1. April. **18**, 349.
Ostdeutsch - Ungarischer Verband. Anhang zum Tarif, Theil II, Heft 2. 1. Jänner. **1**, 9.
— Anhang zum provisorischen Ausnahmetarif für Mais, Kleie etc. 20. Jänner. **2**, 41.
— Theil II, Heft 2, Berichtigung. **3**, 71.
— Neuer Gütertarif, Theil II, Heft 1. Februar. **7**, 159.
— I. Nachtrag zum Theil II. Heft 2. 1. Februar. **10**, 213.
— Directe Frachtsätze für Eisenvitriol von Gleiwitz nach Budapest und Zsolna. 1. März. **23**, 429.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. I. Nachtrag zum Anhang des Tarifheftes 3. 15. Februar. **12**, 240.
— V. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2. 1. März **17**, 334.
— Einbeziehung der Station Gänserndorf. 1. März **18**, 352.
— Aufhebung der ermässigten Frachtsätze für Kleie und des Anhanges zu Heft 3. 1. Juli. **27**, 499.
— VI. Nachtrag zu den Heften 1 und 2. 1. April. **31**, 570.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Tarifnachträge. 1. März. **17**, 333.
— Nachtrag VI zu Theil II, Heft 3. 1. März. **19**, 363.
Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. Nachtrag XV zum Theil II, Heft 1. 15. Jänner. **1**, 9.
— Nachträge I zu den Tarifen, Theil II, Heft 3 uud 4. 1. April. **33**, 602.
— Neue Tarife für den Verkehr mit Oesterreich. 1. Mai. **36**, 659.
Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verband. Berichtigung eines Druckfehlers im Theil IV, Heft 1. **1**, 9.
— Aufhebung von Frachtsätzen für Cement. 31. März. **10**, 213.
— Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages I zu Theil IV, Heft 2. 1. März. **12**, 239.
— Tarif, Theil V, Heft 1 und 2. Einbeziehung neuer Stationen etc. **12**, 239.
— Reexpedition bezw. Einlagerung von Getreide etc. im Lagerhause in Saaz. 15. März. **20**, 381.
— Aufhebung von Frachtsätzen für Cement. 31. März. **21**, 397.
— Nachtrag IV zu Theil II, Heft 1. 1. April. **32**, 585.
Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr. Nachtrag VII zu Heft V. 1. Februar. **8**, 177.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer, Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Aufhebung der Ausnahmetarife für Holz. 28. Februar. **6**, 135.
— Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen bis 31. März. **20**, 381.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer, bezw. Südbadischer, Tirol - Vorarlbergisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen. 30. April. **32**, 586.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Aenderung der Cursdifferenzen. 1. März. **17**, 333.
Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr. VI. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. I für Getreide (nach Bayerischen Staatsbahnen). 10. März. **23**, 429.
Süddeutscher Verband. Provisorischer Ausnahmetarif für Mais 1. April. **33**, 601.
Süddeutscher Verband. Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr. Tarifvorschriften für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen. 1. Jänner. **6**, 136.
— Druckfehler-Berichtigung. **11**, 225.
Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Theil II des Transittarifes für Deutsch-österreichische Grenzstationen. Aenderung in dem Artikel-Verzeichnisse. **4**, 91.
Uebernahmetarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen etc. via Kreibitz-Komotau-Eger, resp. Franzensbad. Aufhebung des Tarifes. 1. März **7**, 159.
Rheinisch Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Zulassung der Reexpedition im Lagerhause der Staatseisenbahn-Gesellschaft am Staatsbahnhofe in Wien. 1. März. **16**, 319.
— Neuer Tarif. Theil II, Heft 3. 1. März. **17**, 333.
— Nachtrag I zum Theile II, Heft 2. 1. März. **17**, 333.
— Anhang zum Tarifheft 2. 1. März. **17**, 333.
— Berichtigungs- bezw. Ergänzungshlatt zu Theil II, Heft 3. **23**, 429.
— Anhang zum Theil II, Heft 4. 1. April. **31**, 569.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Nichteinhebung des 10percentigen Frachtzuschlages für in gedeckt gebauten Wagen beförderte Güter. **31**, 569.
Verkehr von Stationen belgischer Bahnen nach Agram S.B. Ausnahmetarif für Cichorienwurzel. 1. Februar. **8**, 177.
Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Tarifnachträge. 1. Jänner. **1**, 11.
— Nachträge. 1. April. **36**, 659.
Belgisch-Deutscher Verband. Theil I, Abth. B. Einschreibegebühren. 1. April. **25**, 463. **28**, 515.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Nichteinhehung des 10procentigen Frachtzuschlages für in gedeckt gehauten Wagen beförderte Güter. **25**, 463.
Deutsch-Niederländischer Verband. Nachtrag II zum Theil II. 1. Februar. **4**, 91. **6**, 137.
— Nachtrag V zum Heft 5. 1. Februar. **6**, 137.
— Ausserkraftsetzung des gemeinsamen Nachtrages. Ausnahmetarif für Futtermittel. 1. Juli. **28**, 515.
Niederländisch-Deutscher Verband. Nachtrag II zum Theil I. 1. März. **30**, 551.
Englisch-Bayerischer Gütertarif. Fortbestand von Frachtermässigungen für den Verkehr Passau – London. **1**, 11.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer und Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Verband. Tarifnachträge. 15. Februar, 1. April. **5**, 113. **29**, 533.
— Neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz (Tarif, Theil IV, Heft 1 und 2). 1. März. **8**, 177.
— Einführung von Tarifnachträgen. Verschiebung des Termines. **18**, 349.
— Neue Ausnahmetarife für Holz. Aenderung des Einführungstermines. 1. Mai. **23**, 429.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Anhang zu Tarif Theil III, Heft 1. 1. April. **31**, 569.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Verband. Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen. 28. Februar. **6**, 135. **20**, 381.
— Anhang zum Tarif Theil III, Heft 1. 1. März. **17**, 334.
— I. Nachtrag (zweite Auflage) zum Ausnahmetarif für Zucker. 1. März. **17**, 334.
— II. Nachtrag zum Theil VI. 1. März. **17**, 334.
— Druckfehlerberichtigung. **33**, 601.
Oesterreichisch-Ungarisch- Schweizerischer Verband, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Aufhebung von Tarifen. 30. April. **32**, 586.
Deutsch-Schweizerische Verbände. II. Nachtrag zum Theil I, Abth. A. 1. Jänner. **1**, 9.
— III. Nachtrag zu Theil I, Abth. A. 1. März. **19**, 364. **23**, 429.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Tarifnachträge. 1. Jänner. **8**, 177.
Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Verkehr. Reexpedition von Holz in Villach. **9**, 195.
— Manipulationsgebühren für diese Reexpedition. 16. Februar. **17**, 335.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer, Böhmisch-Italienischer Güterverkehr. Bezahlung der Frachtgebühren. **33**, 602.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Aufhebung des russischen Schnittsatzes im directen Ausnahmetarif für Wolle. 13. Jänner. **1**, 11.
— Wiedereinführung dieses Schnittsatzes. **12**, 279.
— II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Flachs. 15. März. **12**, 240.
Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit. 15. März. **14**, 269.
Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Woloczysk und Radziwilow. Aufhebung von Specialtarifen. 13. Jänner. **1**, 10.
Verkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Nachtrag I. 1. März. **12**, 239.
— Berichtigung des Nachtrages I. **16**, 319.
Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits. Neuer Theil I, Abth. A. 1. März. **12**, 239.
Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarn einerseits und Rumänien andererseits. Nachtrag II zum Theil I. 1. März. **12**, 239.
Rumänisch-Norddeutscher Verband. Einbeziehung der Station Neumühl. 1. Februar. **6**, 135.
— Theil II, Heft 2. Einführung von Frachtsätzen für Schwefelsäure. 1. Februar. **7**, 159
— Theil II, Heft 1 und 2, Einführung von Frachtsätzen für Baumwollwaaren und Garne. 15. Februar. **14**, 269.
— Giltigkeit der Frachtsätze für Schafwolle in beiden Verkehrsrichtungen. 1. April. **34**, 619.
— Aufhebung von Frachtsätzen. 1. Mai. **35**, 637.
Rumänisch-Süddeutscher Verband. Einbeziehung der Station Meiningen. 1. Februar. **6**, 135.
Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Nachtrag IV zum Heft III. 15. Jänner. **2**, 41.
— Nachträge zum Betriebsreglement und zum Heft 2 1. Februar. **6**, 135.
— Druckfehlerberichtigung im Nachtrage III zum Heft III. **7**, 159.
— Terminerstreckung für die Aufhebung von Frachtsätzen. **22**, 411.
— Nachtrag V zum Heft III. 15. März. **30**, 551.
Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits. Nachtrag I zum Tarife. 15. Jänner. **2**, 41.
— Berichtigung. **8**, 178.
— Terminerstreckung für die Aufhebung von Frachtsätzen. **16**, 319. **22**, 411.
— Nachtrag II zum Tarif. 15. März. **27**, 499.
Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof. Nachtrag II. 15. März. **24**, 443.

e) Mit der Levante.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts nach Hafenplätzen der Levante. Aenderungen des Tarifes. 1. Februar **15**, 290.
— Erhöhung der Versicherungsgebühr für gewisse Artikel. 1. Februar. **16**, 319.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. transit. Nachtrag II. 1. März. **26**, 478.
Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von süddeutschen Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova. Ausnahmetarif. 1. Februar. **2**, 41.
Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von deutsch-, bezw. schweizerisch-französischen Grenzstationen nach Suczawa, und von Paris—La Villette nach Verciorova und Predeal. Ausnahmetarife. 1. März. **15**, 289.
Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Nachtrag II zum temporären Anhange. 1. Februar. **9**, 195.
— Nachtrag VI zum Tarife. 1. März. **16**, 319.
Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Neuer Tarif. 1. Februar. **7**, 159.
Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Einbeziehung der Station Langenberg a. d. Elster. 15. Februar. **17**, 333.
Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Eliminirung von Frachtsätzen; Einbeziehung der Verkehrstelle Engelsdorf. 1. Februar. **14**, 269.
— Einführung eines directen Frachtsatzes. **20**, 381.
Niederschlesischer Kohlenverkehr nach der österr. Nordwestbahn etc. Nachtrag VII. 1. April. **32**, 587.
Ausnahmetarif für niederschlesische Kohlen nach den königl. sächsischen Staatsbahnen und Reichenberg S.N.D.V.B. Nachtrag IV. 1. April. **33**, 601.
Niederschlecischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. Staatsbahnen. Nachtrag II. 1. Mai. **34**, 619.
Oberschlesischer, bezw. Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien. Tarifnachträge. 1. März. **6**, 136.
— Verschiebuug des Einführungstermines auf den 15. März. **13**, 253.
Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr. Heft III. Einbeziehung der Station Sz. Gál. 1. Februar. **14**, 270.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc. Nachtrag II. 1. März. **19**, 363.
Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr (Heft 3). Nachtrag IV. 15. Februar. **24**, 443.
Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Nachtrag IV. 1. Februar. **6**, 137.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1894.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Agio pro Mai. **48**, 874.
— pro Juni. **60**, 1057.
— pro Juli. **73**, 1286.
Gemeinsamer Tarif, Theil I. Nachtrag IV. **70**, 1241.
Vereinfachung der Verbandstarife. Weitere Massnahmen zur Herbeiführung derselben. **46**, 846.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Bahn. Fahrpreise von und nach der Haltestelle Lomnathal. 1. Mai. **43**, 796.
— Nachtrag VIII zum Localgütertarife. 1. Juni. **57**, 1026.
— Nachtrag IV zum Localgütertarife der Poprádthaler Localbahnen. **62**, 1093.
Südbahn-Gesellschaft. Druckfehlerberichtigung im Anhange zum Localtarife. **54**, 975.
— Tour- und Retourkarten nach Mattuglie-Abbazia incl. 7tägiger Pension in den gesellschaftlichen Hotels. 1. Juni. **58**, 1041,
— Aufhebung eines Ausnahmetarifes. 31. Juli. **66**, 1176.
— Berichtigungsblatt zu den Statioustarifen für Eil- und Frachtgut. **72**, 1271.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Eröffnung der Station Panka für den Gesammtverkehr. 15. April. **38**, 695.
— Sonder-Personenzüge von Wien-Westbahnhof nach der Freudenau. **42**, 773.
— Nachtrag II zum Localtarife, Theil II, Heft 1 und 2. 1. Mai. **46**, 846.
— Eröffnung der Personen-Haltestelle Dumrowitz. 1. Mai. **50**, 911.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Neusattel-Schaboglück. 1. Mai. **52**, 943.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Alt-Lambach in Stadl-Paura. 1. Juni. **54**, 975.
— Nachtrag III zum Localtarife, Theil II, Heft 1 und 2. 1. Juni. **55**, 989.
— Separat-Vergnügungszüge im Sommer 1894. **55**, 991.
— Eröffnung der Personen-Haltestelle Wolfsbach. 1. Juni. **57**, 1026.
— Sonder-Personenzüge anlässlich der Sommerrennen in der Freudenau. **57**, 1028.
— VII. Nachtrag zu den Personentarifen auf den nicht im Bereiche des Zoncntarifes stebenden Localbahnen. **62**, 1093.
— Eröffnung der Personen-Haltestelle St. Georgen am Längsee. 15. Juni. **66**, 1175.
Achenseebahn, Gaisbergbahn. Betriebseröffnung. 6. Mai, bezw. 3. Mai. **49**, 896.
Achenseebahn. Tarifänderung. 15. Juni. **51**, 921.
Böhm. Nordbahn. Nachtrag IV zum Personentarife. 15. Juli. **69**, 1226.
Böhm. Westbahn. Ausgabe von Abonnementskarten. 15. April. **42**, 774.
— Vergnügungsfahrten zu ermässigten Preisen in der Sommersaison 1894. **47**, 865.
Buschtěhrader Bahn. Festsetzung der Arbeitszeit für die Auflieferung und Verladung, sowie für die Ausladung und Abholung der Güter. **39**, 723.
— Ermässigte Preise für Vergnügungsfahrten Prag — Liboc. 3. Mai. **44**, 811.
Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnic. Nachtrag I zum Tarife. 1. Juli. **69**, 1226.
Gaisbergbahn. Aenderung des Tarifes. 15. Juni. **50**, 911.
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Nachtrag II. 1. Juli. **69**, 1225.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag I zum Tarife, Theil II, des Hauptbahnnetzes. 1. Mai. **43**, 797.
— Eröffnung der Haltestelle Lobzów. 1. Mai. **47**, 865.
— Einführung des beschränkten Wagenladungsverkehres in der Haltestelle Gross-Kuntschitz. 15. Mai. **55**, 990.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag II zum Tarife, Theil II für das Hauptbahnnetz. 1. Juni. **56**, 1005.
— Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya. **58**, 1041.
— Nachtrag I zum Tarife, Theil II, der Ostrau-Friedlander Bahn. **62**, 1093.
Localbahn Königshan-Schatzlar. Nachtrag I zum Tarife. 1. Juli. **69**, 1225.
Kremsthalbahn. Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle „Nöstelbach". 1. Mai. **49**, 896.
Kuttenberger Localbahn. Nachtrag I zum Tarife. 1. Juli. **69**, 1225.
Mühlkreisbahn. II. Nachtrag zum Tarife, Theil II. 1. Juli. **57**, 1026.
Neutitscheiner Localbahn. Gebührentarif, Theil II. 1. Juli. **55**, 989.
Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Ermässigte Fahrpreise für die II. und III. Classe bei gewissen Zügen. 1. Mai. **46**, 845.
— Kilometer- und Zonenzeiger der Haltestellen Friedenau, Minkwitz-Dörfel und Wlkanetsch. **47**, 866.
— Kilometer- und Zonenzeiger für die Haltestelle Goltsch-Jenikau Stadt. **61**, 1079, **63**, 1115.
— Eröffnung der Haltestellen Friedenau und Minkwitz-Dörfel. 1. Mai. **49**, 896.
— Zeitweilige Sperrung der Haltestelle Leitmeritz-Stadt. 11. Juni. **64**, 1131.
— Berichtigung des Nachtrages I A zum Localgütertarif. **73**, 1291.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Namensänderung der Station Brandeis. 1. Mai. **40**, 739.
— Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen. 1. Mai. **42**, 774.
— Eröffnung der Haltestelle Deutsch-Kopist und Černá bei Bor. 1. Mai. **44**, 811.
— Aufhebung von Frachtsätzen. 7. Juli. **59**, 1051.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Nachtrag II zum Tarife. **43**, 796.
Stauding-Stramberger Localbahn. Nachtrag II zum Gebührentarife, Theil II, 1. Mai. **47**, 865.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Errichtung eines Tarif- und Auskunftsbureau in Fiume. **54**, 976.
— Nachtrag VI zum Localgütertarif, Theil II, 1. Juni. **59**, 1051.

E. Auswärtige Bahnen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I. 1. April. **40**, 740.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Nachtrag II zu Theil II des Localgütertarifes. 1. April **37**, 677.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtbegünstigungen für Futtermittel etc. **55**, 989.
— Tarif und Nachtrag zum Kilometerzeiger. 1. April. **59**, 1051.
— Nachtrag I zum Personentarif. 1. Mai. **50**, 912.
Preussische Staatsbahnen. Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, dann der Ausnahmetarife für Malz. 1. August. **50**, 912.

F. Dampfschiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lichtungs-, Sanitäts-, Quarantaine- und Reinigungsspesen. **37**, 677.
— Ausgabe von Speisecoupons auf den Post- und Passagierschiffen. **39**, 718.
— Combinirte Tour- und Retourbillets Wien—Pressburg und umgekehrt. 14. April. **40**, 739. **41**, 752.
— Berichtigungsblatt zum Personentarife. **41**, 755.
— Tarife und Tarifbestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr. **47**, 867.
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Neuer Gütertarif. 1. Juni. **56**, 1005.
Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. III. Nachtrag zum Tarife für den Personenverkehr. **55**, 989.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Combinirte Tour- und Retourkarten Wien—Melk—Krems—Wieu. 15. März. **38**, 695.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Combiuirte Tour- und Retourbillets Wien—Deutsch-Altenburg uud Hainburg. 21. März. **38**, 695.

Südbahu-Gesellschaft, Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd. Directe Billets Venedig—Wien, bezw. —Budapest. 1. Mai. **42**, 775.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Südbahn, Bozen-Meraner Bahu, Localbahn Mori-Arco-Riva, Gardasee-Dampfschiffahrt, Achenseebahn. Nachtrag I zum directen Personentarife. 1. Mai. **43**, 795.

Aussig-Teplitzer Bahu, Oesterr. Nordwestbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahneu, Buschtëhrader Bahn. Directe Fahrkarten zwischen Triebschitz und Leitmeritz-Stadt, Hochpetsch uud Carlsbad. 1. Mai. **45**, 831.

Böhm. Westbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Vergnügungsfahrten zu ermässigteu Preisen in der Sommersaison 1894. 3. Mai. **47**, 865.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Bahu. Directe Arbeiter-Tour- und -Retourkarten. 1. Mai. **49**, 896.

K. k. Oesterr. Staatsbahneu, Aussig-Teplitzer Bahn. Directe Rückfahrkarten Teplitz-Sauerbrunu über Dux. 1. Juni. **50**. 912.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Salzkammergut-Localbahn, Dampfschiffahrts-Unternehmungen auf dem Traunsee, Attersee, Wolfgangsee, Mondsee und Hallstädter See. Tarif für den Ruudreiseverkehr. 1. Juni. **53**, 959.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbinduugsbahn, Böhm. Nordbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn, Kuttenberger Localbahn. Nachtrag III zum Tarife für den directen Personenverkehr. 1. Juni. **56**, 1006.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft. Fahrpreise für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Localbahn Monfalcoue-Cervignano uud Stationen der Südbahu. 16. Juni. **67**, 1193.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn und Böhm. Nordbahn. Directe Fahrkarteu Eugeuthal—Prag. 1. Juli. **68**, 1211.

K. k. Oesterr. Staatsbahuen, Oesterr. Nordwesthahn. Eiuführung directer Fahrkarten. 1. Juli. **69**, 1225.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Buschtëhrader Bahn und Oesterr.-ungarische Staatseiseuhahn-Gesellschaft. Directe Fahrkarten Lundenburg—Carlshad. 1. Juli. **69**, 1228.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, kgl. Ungar. Staatsbahneu, Kaschau-Oderberger Bahn. Neuer Tarif für den directeu Personenverkehr. 1. Juli. **72**, 1271.

K. k. Oesterr. Staatsbahuen, kgl. Ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Neuer Tarif für den directen Personenverkehr via Bruck—, hezw. Marchegg—Wien. 1. Juli. **72**, 1271.

Directer Personenverkehr zwischen der Böhm. Nordbahn und und Buschtëhrader Bahn über Bodenbach—Aussig—Komotau. Directe Fahrkarten Steinschönau — Carlshad, Eger und Franzensbad. 1. Juli. **73**, 1291.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

K. k. Oesterr. Staatsbahneu, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Aufhebung eines directen Gütertarifes. 1. August. **68**, 1210.

Verkehr zwischen Wien-Lagerhaus der Stadt Wien und Wien-Praterquai einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn audererseits. Frachtberechnung für Getreide etc. **72**, 1271.

Südbahn-Gesellschaft, Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Aufhebung der Specialtarife für Breunholz und Holzkohle. 31. Mai. **40**, 739.

Oesterr. Verhand. Berichtigung von Druckfehlern im Ausnahmetarife für Mehl etc. **44**, 811.

— Druckfehlerberichtigung im Tarife, Theil III, Heft 1. **47**, 867.

— Aufhebung von Frachtsätzen, bezw. Ausnahmetarifen. 1. Juli. **56**, 1005.

— Ausgabe von Tarifnachträgen. 1. Juli. **57**, 1027.

— Nachtrag XI zum Heft 1. 1. Juli. **68**, 1210.

— Nachtrag IV zum Anhange der Tarife, Theil II. 1. Juli. **68**, 1210.

Nordwestböhmischer Verband. Tarifnachträge. 1. Mai. **43**, 795.

— Druckfehlerberichtiguug. **52**, 943.

— Nachtrag VII zum Anhange zu den Tarifen, Theil II. 1. Juli. **56**, 1005.

— Aufhebung einer Zusammenstellung von Frachtsätzen. 1. Juli **57**, 1026.

— Einführuug neuer Tarife. 1. Juli. **67**, 1193.

Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 27 für Getreide etc. 31. Juli. **54**, 975.

Galizisch-Wieuer Verhaud. Nachtrag II. 1. Mai. **42**, 774.

Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Heft 2. Aenderung des Ausnahmetarifes für Salz. 1. Mai. **40**, 739.

— Berichtigung, hezw. Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft 6. **42**, 773.

— Heft 6. Aenderung der Post Nr. 20 für Holz. 1. August. **61**, 1131.

— Nachtrag I zum Heft 2. 1. August. **69**, 1226.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Nachtrag VI zum Theil II, Heft 4. 1. Mai. **40**, 739.

— Elimiuiruug von Frachtsätzen. **50**, 911. **51**, 921.

— Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 1. 1. Juli. **60**, 1065.

Westuugarisch - Steierischer Verkehr. Ergänzuug des Tarifes, Theil II, Heft 1. **47**, 865.

Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 2. 1. Juli. **69**, 1227.

— Nachtrag I zum Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relatiouen". 1. Juli. **69**, 1227.

Böhmisch-Tiroler Verband. Nachtrag I zu Theil II. 1. Juli. **69**, 1227.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Einheziehung der Station Jungbunzlau B.N.B. **46**. 845.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Aufhebuug von Tarifen. 31. Juli. **68**, 1209.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Neuer Tarif, Theil II, Heft 1, für den Verkehr mit den Budapester Bahnhöfen. 1. Juli. **53**, 959.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Seehafeuverkehr. Reexpedition für Holz in Krainburg. **70**, 1241.

Ungarisch-Adriatischer Verband. Aenderung der allgemeinen Bestimmuugen. **73**, 1292.

Elheumschlagsverkehr. Neuer Tarif, Theil I. 1. Mai. **44**, 812.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Galizien, Westösterreich, Ungarn, Südwestrussland. Aenderung des Vorwortes und der allgemeinen Bestimmungen. 1. Mai. **45**, 832.

Elheumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Galizien und Ungaru. Einführuug von Nachträgen. 1. Juui. **59**, 1051.

Elbeumschlagsverkehr. Berichtigung einer Kundmachung. **68**, 1211.

Umschlagsverkehr via Wien-Douauuferbahnhof. Uehernahmstarif von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn. Reexpeditiou von Zucker im Lagerhause der Stadt Wieu. 15. Mai. **49**, 896.

Oesterreichischer Donauumschlagsverkehr via Zimony, bezw. Baziás. Nachtrag I. 1. Juli. **73**, 1291.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Oesterreichischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Station Olmütz St.E.G. 1. Juni. **56**, 1005.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, hezw. Bodenbach. Nachtrag IV. 1. Juni. **45**. 831.

— Nichteinführung des Nachtrages IV. **61**, 1079.

— Neuer Tarif. 1. Juli. **68**, 1210.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Nachtrag I. 1. Juli. **68**, 1210.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr und Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einbeziehung der Station Nepołokoutz. 1. Juni. **54**, 975

— Einbeziehung der Station Szczerzec. 1. Juni. **55**, 990.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau. Nachtrag I zum Ausnahmetarife. 1. Juli. **63**, 1115.

Directer Kohlenverkehr mit deu k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Nachtrag IV. 1. Juli. **68**, 1209.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Vereinsreiseverkehr. Neues Fahrschein-Verzeichniss. 1. Mai **46**, 845.

— I. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichniss. 15. Juni. **66**, 1176.

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England. Neuer Tarif. 1. Juni. **57**, 1025.

Directer Personenverkehr zwischen den Sächsischen Staatsbahnen und der Böhm. Nordbahn. Directe Fahrkarten Steinschönau-Dresden. 1. Juli. **73**, 1291.
Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen. und Seidenberg. Aenderung von Tarifsätzen. 15. Mai. **37**, 677.
— Nachtrag I. 1. Juni. **45**, 832.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Lieban, Mittelwalde und Ziegenhals. Einführung neuer Fahrkarten. 15. Juni. **63**, 1115.
Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über den Bodensee. Neuer Tarif. 15. Mai. **40**, 739.
Oesterreichisch-Württembergisch-Badisch-Main-Neckarbahn-Personenverkehr. Fahrpreis-Aenderungen. 1. Juli. **66**, 1175.
Elsass-Lothringisch-Oesterreichischer Personenverkehr über die Schweiz und den Arlberg. Neuer Tarif. 15. Mai. **50**, 911.
Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach. Nachtrag II. 1. Juni. **56**, 1006.
Personenverkehr mit Antwerpen. Fahrscheinhefte für die Hin- und Rückfahrt. 1. Juni. **57**, 1025.
Personenverkehr mit den Nordseebäderu Amrum, Helgoland, Westerland und Wyk auf Föhr. Nachtrag I. 1. Juli. **57**, 1027.
Nordisch - Oesterreichisch - Deutsch - Belgisch - Französisch - Englischer Verband. Tarif Theil I für den Personenverkehr. 1. Juni. **67**, 1193.
Personenverkehr mit London via Vlissingen—Queenborgh. Fahrpreise Wien-Westbahnhof—London. 1. Mai. **43**, 795.
Oesterreichisch-Deutsch-Englischer Verband über Hoek von Holland, Harwich oder Rotterdam und Vlissingen—Queenborgh. Personeutarif, Theil II, Heft G. 1. Juni. **57**, 1026.
Deutsch - Oesterreichisch - Südwestrussischer Personenverkehr. Nachtrag I. 1. Mai. **37**, 677.
Oesterreichisch - Ungarisch - Rumäuischer Personenverkehr über Predeal und Verciorova. Neuer Tarif. 1. Mai. **41**, 755.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Sächsisch - Oesterreichischer Verband. Anhänge zu den Tarifheften 1—4. **56**, 1006.
— Ermässigung von Frachtsätzen. 5. Juni. **57**, 1027.
— Aufhebung von Frachtsätzen. 1. August. **57**, 1028.
— Berichtigung des Tarifheftes 3. **68**, 1210.
— Directe Frachtsätze für Holz. 10. Juli. **71**, 1257.
— Cursdiffereuzen. 15. Juli. **73**, 1291.
— Erhöhung von Frachtsätzen. 15. August. **73**, 1291.
Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera. Nachtrag II. 15. Juni. **72**, 1271.
Sächisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Ungarischer Güterverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Futtermittel. 1. Juli. **37**, 677.
Sächsisch - Oesterreichischer, Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer und Sächsisch-Ungarischer Verband. Frachtsätze für Cossebaude. 1. Mai. **45**, 833. **46**, 846.
Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung des provisorischen Ausnahmetarifes für Futtermittel. 1. Juli. **38**, 695.
— Druckfehlerberichtigung. 1. Juni. **56**, 1005.
— Einführung von Anhängen zu den Nachträgen I und II zu den Tarifheften 1 und 2. 1. Juni. **57**, 1026.
— Druckfehlerberichtigung. **65**, 1155.
— Anhänge zu den Tarifheften 3, 5 u. 6. 1. August. **72**, 1271.
Sächsisch - Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischer Verband. Frachtsätze für Grosscotta. 1. Juli. **69**, 1228.
Sächsisch-Ungarischer Verband. Frachtsätze für Bäume, Gesträuche etc. 1. Juni. **54**, 975.
— Tarifnachträge. 1. Juni. **54**, 976.
— Aufhebung von Frachtsätzen. 31. Juli. **57**, 1027.
Triest-Fiume-Sächsischer und Triest - Fiume-Norddeutscher Verband. Neue Anhänge und Nachträge II zu den Tariftheilen II. 1. Juli. **66**, 1176.
Sächsisch-Thüringischer Verband. Einführung von Nachträgen und Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide etc. 15. Mai. **56**, 1006.
— Nachtrag XV zu Heft 1. 15. Juni. **63**, 1115.
— Nachtrag XVI zu Heft 1. 15. Juli. **71**, 1257. **72**, 1272.
Breslau-Sächsischer Verband. Nachtrag VII. 15. Juni. **60**, 1065.
Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer Verband etc. Aufhebung von Tarifen. 31. Juli. **52**, 943.
Berlin-Sächsischer, Breslau-Sächsischer etc. Verband. Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate. 1. August. **63**, 1115.
Bromberg - Sächsischer Verband. Nachtrag VIII. 1. Juni. **54**, 976. **57**, 1027.
Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Nachträge XIV zum Heft 1 und XIII zum Heft 2. 1. Mai. **57**, 1027.
Magdeburg-Sächsischer Verband. Nachtrag VIII. 1. Juni. **52**, 943.
Norddeutsch-Sächsischer Verband. Nachtrag VIII zum Heft 1. 1. Mai. **57**, 1027.
— Nachtrag IX zum Heft 1. 1. Juli. **67**, 1193. **69**, 1225.
Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Aufnahme der Station Furth i.W. in den Ausnahmetarif für Schleifholz. 1. Mai. **51**, 921.
— Heft 2. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl. 1. Juni. **60**, 1065.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes für Bier. 1. Juni. **63**, 1116.
Werrabahn-Oesterreichischer Verband. Aufhebung des Ausnahmetarifes 11 für Getreide etc. 31. Juli. **57**, 1025.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Nachtrag III zum Heft 4. 1. Mai. **43**, 796.
— Einführung von Tarifnachträgen. 1. Juni. **55**, 990
— Heft 1. Ermässigung von Frachtsätzen. 1. Juli. **66**, 1176.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Aufhebung des provisorischen Ausnahmetarifes für Futtermittel. 1. Juli. **39**, 723.
— Directer Frachtsatz für Zinkerz Bázias—Beuthen. 15. April. **42**, 775.
— Heft 2. Aufhebuug der Frachtsätze für Getreide und Kleie etc. 1. August. **59**, 1051.
— Nachtrag II zu Theil II, Heft 2. 1. Juli. **65**, 1155.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. 3. Nachtrag zu Heft 3 und 1. Nachtrag, sowie I. Anhang zu Heft 4. 1. Mai. **43**, 797.
— II. Anhänge zu den Tarifheften 3 und 4. 1. Mai. **44**, 811.
— Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide etc. im Verkehre mit Oesterreich und Ungarn. 1. August. **55**, 990.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung von Tarifnachträgen. 1. Juli. **69**, 1226.
Galizisch-Danziger Güterverkehr. Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizieu, der Bukowina und Rumänieu über Warschau—Granica. Nachtrag I. 1. Juni. **54**, 975.
Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien etc. Nachtrag II zum Tarife. 1. August. **69**, 1227.
Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Berichtigung eines Frachtsatzes. **40**, 739.
— Verschiebung der Hinausgabe des neuen Tarifes. 1. Juni. **43**, 796.
— Aufhebung von Frachtsätzen. 1. August. **47**, 866. **59**, 1051.
Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verbands-Gütertarif, Theil II. 1. Juni. **51**, 921.
— Berichtigung zum Verbandstarife. Theil II. **70**, 1241.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk. 1. Mai. **67**, 1193.
Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verband. Nachnahmen im Verkehre mit Stationen der Bayer. Staatsbahnen. **41**, 755.
— Tarif Theil IV, Heft 3. 1. Juni. **49**, 895.
— Nachtrag I zu Theil IV, Heft 1, des Gütertarifes. 1. Juni. **55**, 989.
— Theil V, Heft 3. Einbeziehung der Station Poing in den Tarif für den Kohlenverkehr. 15. Juni. **64**, 1131.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer, bezw. Südbadischer Güterverkehr, Tirol-Vorarlberg-Südbadischer Güterverkehr. Verlängeruug der Giltigkeit vou Tarifen bis 31. Mai. **42**, 773.
Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischer, bezw. Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen. 30. Juni. **43**, 795.
— Aufhebung von Frachtsätzen. 31. Mai. **47**, 865.
— VI. Nachtrag zu Theil II, Heft 1. 1. Juni. **57**, 1026.
Magdeburg - Bayerischer Verband. Einbeziehuug der Station Lindau-Rangirbahnhof. 15. Mai. **49**, 895.
Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Aufhebung von Ausnahmetarifen für Pflaumen. 31. Mai. **41**, 755. **42**, 775.
Süddeutscher Verband. Berichtigung und Ergänzuug des gemeinschaftlichen Heftes C. **42**, 774.
— Anhang zum Gütertarife, Theil IV, Heft 2/B, für Rindentransporte. 1. Mai. **44**, 811.
— Anhang zum Gütertarife, Theil VI, Heft Nr. 1 und 2. 1. Juni. **57**, 1025.
— Aufhebung von Tarifen. 31. Juli. **66**, 1175.
— Aufhebung des Tarifes für Leichen etc. rücksichtlich Wien—Avricourt. 1. August. **66**, 1175.
— Aufhebung eines Ausnahmetarifes (Getreide etc.). 1. August. **68**, 1209.
— Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft 1. 1. August. **68**, 1209.
— Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Wolle und Wollabfälle. 1. Juli. **69**, 1227.

Süddeutscher Verband, Galizisch-Süddeutscher Verband. Aufhebung von Tarifen und Nachträgen. 31. August. **68**, 1209.
Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Aufhebung von Tarifen. 31. Juli. **66**, 1175.
Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Nachtrag I zu Heft 3. 1. Mai. **45**, 831.
— Nachtrag II zu Heft 1. 1. Mai. **45**, 831.
— Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide etc. und Malz. 1. August. **58**, 1041.
— Directe Ausnahmesätze für Graphit. 15. Juni. **71**, 1257.
Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband. Nachtrag IX zu Heft 1 und 2, und X zu Heft 3. 15. Juni. **63**, 1115.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Nachtrag IV. 1. Mai. **49**, 896. **50**, 912.
— Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif. 1. Mai. **61**, 1080.
— Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Worringen. 15. Juni. **70**, 1241.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof. Nachtrag III. 15. Juli. **73**, 1291.
Süddeutscher Donauumschlagsverkehr. Aufnahme der Station Geisenheim. 15. Juni. **70**, 1242.
Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Aufnahme der Station Geisenheim in den Verband. 15. Juni. **68**, 1211.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einbeziehung der Station Lieben in den Ausnahmetarif für Twiste. 1. Juni. **54**, 975.
Belgisch - Deutsche Verbände. Einschreibegebühr. 15. April. **37**, 677.
— Tarif, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen. 1. Mai. **43**, 795.
— Nachtrag II zum Gütertarif, Theil I, Abth. a. 1. Juni. **67**, 1193.
Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einbeziehung der Station Lieben in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Twiste. 1. Mai. **46**, 845.
Bayerisch-Belgischer, bezw. Niederländischer Verkehr. Aufnahme der Station Kufstein. **42**, 775.
— Einführung neuer Frachtsätze. 1. April. **44**, 812.
— Tarif für lebende Thiere und Eisenbahn-Fahrzeuge. 1. Mai. **46**, 845.
Belgisch-Bayerischer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen. 1. Mai. **52**, 944.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Benachrichtigungsblatt, betreffend Verladung von Getreide in loser Schüttung. 1. Juni. **42**, 773.
— Ausnahmetarif für Eisenbahn-Fahrzeuge von Paris-La Villete nach Verciorova und Predeal. Berichtigung. **43**, 795.
— Anhang zum Ausnahmetarife für Dégras des peaux (Gerbefett). 1. Mai. **45**, 831.
— Neue Ausnahmetarife für Holz, Theil IV, Heft 1 und 2. Aenderung des Einführungstermines. **49**, 895.
— Instradirung der Schnellzugs-Eilgüter im Verkehre Wien—Paris. **52**, 943.
— Nachtrag I und Anhang zum Ausnahmetarife für Pferde. 1. Juni. **64**, 1131.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Reexpeditions-Frachtsätze für Güter der Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874. — Anwendung der Frachtsätze für Felle, rohe. **49**, 895.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Ausdehnung der Reexpeditions-Begünstigung für Holz. 25. April. **42**, 773.
— Nachtrag I zum Tarif, Theil I, Abth. A. 1. Juni. **47**, 866.
— Einführung neuer Tarife. 1. Juni. **57**, 1025.
— Anhänge zu den Tarifen für Eiertransporte. 1. Juli. **66**, 1175.
— Nachtrag II zum Tarife, Theil I, Abth. A (reglementarische Bestimmungen). 1. Juli. **66**, 1175.
— Berichtigung von Frachtsätzen. 1. Juli. **69**, 1226.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer und Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen. 31. Juli. **68**, 1209.
Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Ermässigung für Hohlglaswaaren. **42**, 775.
— Theil II, Heft 1. Ausnahmesätze für Hohlglaswaaren von Eger. **62**, 1093.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Verkehr. Aenderung der Classification des Artikels Retortenkohle. **50**, 911.
— Einhebung, bezw. Auszahlung von Nachnahmen in Stationen der italienischen Eisenbahnen im directen Verkehre mit Oesterreich-Ungarn. **60**, 1065.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Nachträge VII zum Theil I B, und IX zum Theil II, 1. Juni. **63**, 1116.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1. 1. Juli. **57**, 1028.
— Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Flachs und Hanf. 1. August. **69**, 1228.
Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Nachtrag III zum Getreide-Ausnahmetarif. 1. Juli. **63**, 1115.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Nachtrag IV. 1. Juli. **65**, 1155.
Grenzverkehr Russland—Vorarlberg und Lindau. Neuer Tarif. 15. Mai. **51**, 921.
Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Aufhebung des temporären Ausnahmetarifes für Mais, Kleie etc. 1. Juli. **38**, 695.
— Nachtrag III zum Getreide-Ausnahmetarif. 15. Mai. **51**, 921.
Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Getreideverkehr. Aufhebung des Getreidetarifes. 1. August **52**, 943.
Oesterreichisch - Ungarisch-Rumänischer Verband. Berichtigung eines Frachtsatzes. **45**, 832.
Rumänisch-Norddeutscher Verband. Einbeziehung einer Station. 1. Mai. **42**, 773.
— Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide. 1. August. **60**, 1065.
— Ausnahmetarif für Felle und Häute. 15. Juni. **65**, 1155.
Rumänisch-Süddeutscher Verband. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide. 1. August. **60**, 1065.
Güterverkehr Deutschland—Semlin transito nach serbischen, bulgarischen etc. Stationen. Ermässigung des Artikeltarifes Nr. 5. **49**, 895.

e) Mit der Levante.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts nach Hafenplätzen der Levante. Nachtrag 2. 1. Juni. **63**, 1116.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Ausnahmetarif für Eisenbahn-Fahrzeuge von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, bezw. süddeutschen Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova. Tarifirung von Schneepflügen. 1. Juni, bezw. 15. Juni. **58**, 1041.
Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Aufhebung des temporären Anhanges. 1. Juli. **41**, 755.
— Aufhebung des Tarifes vom 1. September 1892. 1. August. **52**, 943.
Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Nachtrag V zum Tarife. 1. Juli. **69**, 1226.
Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Nachtrag VI zum Tarife. 1. Mai. **43**, 795.
— Einbeziehung der Verkehrsstelle Eutritzsch in den Tarif. **50**, 911.
— Nachtrag VII. 1. Juli. **69**, 1227.
Böhmisch - Bayerischer Regiekohlenverkehr. Neuer Tarif. 1. Juni. **56**, 1005.
Niederschlesischer Kohlenverkehr. Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif. 1. Mai. **47**, 865.
Oberschlesischer Kohlenverkehr. Tarifnachträge. 1. Mai. **39**, 723.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. Nachtrag XIV. 1. Juni. **53**, 959.
Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr. Tarifnachträge. 1. Juni. **54**, 976.
Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Nachtrag IV. 1. Juni. **55**, 989.
— Einbeziehung der Station Olmütz St. E. G. in den Tarif. 1. Juni. **58**, 1041.
Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr (Heft 2). Einbeziehung der Station Perbenyik. **72**, 1271.
Ungarisch - Deutscher Viehverkehr. Directer Frachtsatz für Borstenvieh von Köbánya nach Erfurt. 1. Juli. **67**, 1193.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 4. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 27. December 1893 *), betreffend die Unterstützung der Handelsmarine.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Dampfer und Segelschiffe, welche während der Geltungsdauer des gegenwärtigen Gesetzes im österreichischen Schiffsregister für die weite Fahrt oder die grosse Küstenfahrt eingetragen sind, haben nach Massgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen Anspruch auf:

a) einen Betriebszuschuss,
b) einen Reisezuschuss Seitens des Staates.

Artikel II.

Jedes der im Artikel I erwähnten Dampf- oder Segelschiffe erhält den Betriebszuschuss, wenn:

1. dasselbe wenigstens zu zwei Drittheilen Eigenthum österreichischer Staatsangehöriger ist,
2. seit der Zeit seines Stapellaufes nicht mehr als 15 Jahre verflossen sind,
3. dasselbe die Classe A, I. oder II. Kategorie des österreichisch-ungarischen „Veritas“ oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werthe besitzt.

Artikel III.

Der Betriebszuschuss wird bis zum Ablaufe des 15. Jahres, vom Tage des Stapellaufes gerechnet, erfolgt und beträgt im ersten Jahre nach dem letzteren für jede Tonne des Netto-Raumgehaltes:

1. 6 fl. für Dampfer aus Eisen und Stahl,
2. 4 fl. 50 kr. für Segelschiffe aus Eisen und Stahl,
3. 3 fl. für Segelschiffe aus Holz oder gemischter Construction.

Diese Beträge werden mit Beginn des zweiten Jahres um 5 pCt. derselben jährlich vermindert.

Artikel IV.

Der Betriebszuschuss wird für Schiffe aus Eisen oder Stahl, welche nach dem 1. Jänner 1894 auf inländischen Werften erbaut werden, um 10 pCt. und, wenn sie wenigstens zur Hälfte aus inländischem Materiale hergestellt sind, um 25 pCt. erhöht.

Artikel V.

Der Betriebszuschuss für Schiffe, welche später als im ersten Jahre nach ihrem Stapellaufe den Anspruch auf denselben erwerben, wird für das erste Jahr ihres Anspruches unter Abschlag jener Summe bemessen, welche bei Anwendung des im Artikel III festgestellten Procentual-Abzuges auf die Zeit vom Stapellaufe bis zum Erwerbe der Anspruchs-Berechtigung entfällt.

Diese Abzüge finden hierauf bis zum Ablaufe des 15. Jahres nach dem Stapellaufe statt, nach welchem der Bezug des Zuschusses aufhört.

*) Enthalten in dem am 28. December 1893 ausgegebenen LX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 189.

Artikel VI.

Alle am 1. Juli 1893 im Schiffsregister für weite Fahrt oder für grosse Küstenfahrt eingetragenen Schiffe, seit deren Stapellauf mehr als 15 Jahre verstrichen sind, erhalten vom 1. Jänner 1894 an auf die Dauer von fünf Jahren einen Amortisirungs-Zuschuss von einem Gulden jährlich per Netto-Tonne Raumgehalt unter der Voraussetzung, dass sie wenigstens die Classe B, I, I beim österreichisch-ungarischen „Veritas" oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werthe besitzen.

Artikel VII.

Den Reisezuschuss erhalten die im Artikel I bezeichneten Schiffe für Reisen ausserhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt (Gesetz vom 7. Mai 1879, R.-G.-Bl. Nr. 65, über die Registrirung der Seehandelsschiffe) von oder nach österreichischen Häfen, wenn diese Reisen im Interesse des einheimischen Handels und Verkehres nicht mit Dampfern neben einer von der Staatsverwaltung subventionirten regelmässigen Linie unternommen werden.

Der Reisezuschuss beträgt für je 100 Seemeilen Fahrt per Netto-Tonne Raumgehalt je 5 kr.

Die zur Anrechnung kommende Meilenzahl wird nach der kürzesten maritimen Distanz bemessen.

Artikel VIII.

Wenn ein Schiff mehr als sechs Monate ununterbrochen sich in Abrüstung befindet oder handelsunthätig ist, verliert es für den betreffenden Zeitabschnitt den Anspruch auf den Betriebszuschuss, bezw. die Prämie (Art. IV) oder den Amortisirungs-Zuschuss (Art. VI).

Artikel IX.

Alle Seehandelsschiffe werden vom 1. Jänner 1894 an auf die Dauer von fünf Jahren von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer befreit. Während der Geltungsdauer dieses Gesetzes wird allen auf inländischen Werften neuerbauten Seehandelsschiffen auf die Dauer von fünf Jahren, vom Tage der Ausfertigung des Registerbriefes des betreffenden Schiffes gerechnet, die Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer gewährt.

Artikel X.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf Schiffe:

a) welche einem von der k. k. Staatsverwaltung bereits gesetzlich subventionirten Unternehmen angehören;
b) welche in bestimmten regelmässigen Fahrten verwendet werden, die auf Grund besonderer Verträge mit der k. k. Postverwaltung stattfinden;
c) welche einem industriellen Etablissement angehören und von letzterem nur für die Zufuhr des eigenen Materials benützt werden.

Artikel XI.

Der Anspruch auf die Flüssigmachung des Betriebszuschusses wird am Schlusse jedes einzelnen Jahres — vom Tage des Stapellaufes an gerechnet — jener auf die Flüssigmachung des Reisezuschusses nach Vollendung der betreffenden Reise und in beiden Fällen ausserdem nach erbrachtem Nachweise über die Anspruchs-Berechtigung fällig.

Artikel XII.

Schiffe, welche im Auslande erbaut wurden und nach Artikel I oder Artikel V dieses Gesetzes einen Betriebszuschuss beziehen, müssen, wenn sie vor Ablauf von drei Jahren seit dessen Genusse an eine fremde Flagge übergehen, den ganzen bisher bezogenen Betrag an die k. k. Staatsverwaltung zurückstellen. Schiffe dagegen, welche auf einer inländischen Werfte erbaut wurden und einen Betriebszuschuss beziehen, müssen, wenn sie an eine fremde Flagge übergehen, den ganzen bisher bezogenen Betrag an die k. k. Staatsverwaltung rückerlegen, wenn die Veräusserung schon im zweiten Jahre des Genusses erfolgt.

Artikel XIII.

Die Rheder, welche die durch das gegenwärtige Gesetz gewährten Begünstigungen für ihre Schiffe geniessen, insofern dieselben sich nicht blos auf die Befreiung von der Steuerentrichtung beziehen (Artikel IX), sind verpflichtet, diese Schiffe der k. k. Staatsverwaltung im Kriegs- und Mobilisirungsfalle über Aufforderung gegen entsprechende Vergütung zur Verfügung zu stellen.

Artikel XIV.

Die Bestimmungen zur Ausführung dieses Gesetzes werden im Verordnungswege erlassen.

Artikel XV.

Das Gesetz vom 19. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 130, betreffend die zeitliche Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer für den Betrieb der Schiffahrt zur See mit Dampfern oder eisernen oder stählernen Segelschiffen, welche im Inlande erbaut wurden, tritt, unbeschadet der auf dessen Grund bereits erworbenen Rechte, mit dem Inslebentreten dieses Gesetzes ausser Kraft.

Artikel XVI.

Das gegenwärtige Gesetz tritt mit 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit und bleibt durch zehn Jahre in Kraft.

Artikel XVII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 27. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Verordnung des Handelsministeriums und des Finanzministeriums vom 27. December 1893 *) zur Durchführung des Gesetzes vom 27. December 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 189) betreffend die Unterstützung der Handelsmarine.

Zur Durchführung des Gesetzes vom 27. December 1893 betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, werden folgende Bestimmungen erlassen:

Zum Artikel I.

Der Anspruch auf den Betriebs- oder Reisezuschuss muss vom Rheder oder dessen Bevollmächtigten unter Nachweis der gesetzlichen Voraussetzungen geltend gemacht werden.

Ueber die Zuerkennung des betreffenden Zuschusses entscheidet die Seebehörde.

Gegen deren Entscheidung steht die Beschwerde an das Handelsministerium binnen 14 Tagen nach erhaltener Verständigung zu.

Zum Artikel II.

Wer den Anspruch auf den Betriebszuschuss erhebt, hat bei der Seebehörde eine Eingabe zu überreichen, mit welcher die Titel des Anspruches zu begründen und die vom Gesetze erforderten Thatumstände zu erweisen sind.

Zum Nachweise der Staatsbürgerschaft der österreichischen Rheder sind Heimatscheine jüngsten Datums vorzulegen.

Der Tag des Stapellaufes ist für im Inlande erbaute Schiffe durch eine Bestätigung des zuständigen Hafencapitanates, für im Auslande erbaute Schiffe durch eine auf glaubwürdige Documente gegründete Bescheinigung des k. und k. Consularamtes, in dessen Amtssprengel die betreffende Werfte gelegen ist, nachzuweisen.

Die Classification des Schiffes ist durch Beibringung des vom österreichich-ungarischen „Veritas“ oder einer anderen heimischen Anstalt von gleichem Werthe ausgefertigten Certificates oder, wenn das Schiff sich auswärts befinden sollte, durch eine von der Classifications-Anstalt abgegebene Erklärung festzustellen.

Die Entscheidung darüber, ob und welche Anstalt als dem österreichischen „Veritas“ gleichwerthig anzusehen ist, steht dem Handelsministerium zu.

Zum Artikel III.

Die Seebehörde entscheidet auf Grund der nachgewiesenen Thatumstände und nach Prüfung des Schiffsregisters über die Anspruchsberechtigung des Schiffes.

Bei Berechnung des Betriebszuschusses wird zuerst der nach dem Registertonnengehalte entfallende Stammbetrag ermittelt.

Schiffe, welche während der Geltungsdauer des Gesetzes vom Stapel gegangen sind und den Betriebszuschuss zuerkannt erhielten, bekommen den vollen Stammbetrag als erste Jahresquote nach Ablauf eines Jahres vom Tage des Stapellaufes an gerechnet. Vom zweiten Jahre ab findet dann der Abzug von je fünf Percent per Jahr statt.

Wird die Anspruchsberechtigung zuerkannt, so ist im Schiffsregister von amtswegen vorzumerken, dass das Schiff im Genusse eines Betriebszuschusses steht. Derselbe Vormerk wird auch im Registerbriefe unmittelbar von der Seebehörde oder im Wege des hiezu delegirten Hafen- oder k. und k. Consularamtes eingetragen.

Ueber die im Genusse eines Betriebszuschusses stehenden Schiffe wird beim Schiffsregisteramte der Seebehörde ein abgesondertes Register geführt.

Ueber die Zustimmung des Betriebszusehusses erhält der Rheder ein eigenes Certificat.

Bei Entscheidung über den Anspruch wird die Höhe des für das Schiff jährlich entfallenden Betriebszuschusses bemessen und dieselbe sammt den einzelnen Jahresquoten dem Gesuchsteller bekanntgegeben.

Zum Artikel IV.

Wenn für ein Schiff auf den Zuschlag zum Betriebszuschusse wegen Erbauung im Inland Anspruch gemacht wird, so hat dessen Rheder dies durch Vorlage des Beilbriefes zu erweisen.

Die beabsichtigte Verwendung inländischen Materials behufs Erlangung des 25percentigen Zuschlages ist bei der Baulegung des betreffenden Schiffes vom Rheder, für dessen Rechnung das Schiff gebaut wird, bei der Seebehörde anzumelden und wird während der Bauführung durch ein von derselben fallweise zu bestimmendes behördliches Organ controlirt.

Zum Artikel V.

Für Schiffe, welche vor dem 1. Jänner 1894 vom Stapel gingen, wird der Stammbetrag des Betriebszuschusses zwar in derselben Weise, wie oben zum Artikel III angegeben, berechnet; es werden jedoch von diesem Stammbetrage vorweg so viel Mal fünf Percente abgezogen, als der Anzahl der vollen Jahre entsprechen, welche seit dem Stapellaufe verstrichen sind. Für das noch nicht vollendete Jahr wird dann der Betriebszuschuss nach dem entfallenden Percentualabzuge berechnet, jedoch nur mit jener Summe liquidirt, welche vom Erwerbe der Anspruchs-Berechtigung bis zum Schlusse des im Laufe befindlichen Altersjahres pro rata entfällt.

Zum Artikel VI.

Der Amortisirungszuschuss wird für alle hiezu berechtigten Schiffe vom 1. Jänner 1894 ab berechnet. Der Anspruch muss mittelst einer an die Seebehörde gerichteten Eingabe angemeldet werden. Dem Gesuche ist der Nachweis des Eigenthums, und das Classifications-Certificat, beziehungsweise eine entsprechende Erklärung der Classificationsanstalt beizulegen. Für das Alter ist die betreffende Eintragung im Schiffsregister massgebend.

---

*) Enthalten in dem am 28. December 1893 ausgegebenen LX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 190.

In Erledigung der Eingabe erhält der Rheder eine Bescheinigung. Sowohl im Schiffsregister als im Registerbriefe wird eine Anmerkung in ähnlicher Weise wie beim Betriebszuschusse gemacht. Ebenso werden auch die mit dem Amortisirungszuschusse bedachten Schiffe in das zum Artikel III erwähnte besondere Register eingetragen.

Zum Artikel VII.

a) Der Reisezuschuss kommt jedem Schiff zu, welches in einem oder mehreren österreichischen Häfen eine Ladung nimmt, die zum mindesten ein Viertheil der Tragfähigkeit des Schiffes beträgt, und welches die in diesen Häfen genommene Ladung nach einem oder mehreren ausländischen Häfen verführt.

Die Reise zählt von jenem österreichischen Hafen ab, in welchem mit der Ladung begonnen wurde, bis zu jenem ausländischen Hafen, in welchem der Rest der ursprünglich in Oesterreich aufgenommenen Ladung gelöscht wird, wofern dieser Rest noch ein Viertel der Tragfähigkeit beträgt.

Zwischenhäfen kommen bei der Distanzbemessung nur in Betracht, wenn in denselben Waaren gelöscht wurden, die in einem österreichischen Hafen geladen worden sind und ihrer Menge nach wenigstens ein Achttheil der Tragfähigkeit betrugen;

b) ein Schiff, welches nach einem oder mehreren österreichischen Häfen bestimmt ist, erhält den Reisezuschuss von jenem ausländischen Hafen ab, in welchem es eine Ladung von wenigstens einem Viertheil der Tragfähigkeit mit der Bestimmung nach österreichischen Häfen eingenommen oder auf diese Menge ergänzt hat, bis nach jenem österreichischen Hafen, in welchem die Löschung vollendet wird.

Zwischenhäfen kommen bei der Distanzbemessung nur in Betracht, wenn in denselben eine nach österreichischen Häfen bestimmte Ladung von mindestens einem Achttheil der Tragfähigkeit des Schiffes aufgenommen wurde.

c) Bei Schiffen, welche ausschliesslich zum Passagiertransporte bestimmt sind, kommen dieselben Grundsätze zur Anwendung, welche ad a und b für Waaren aufgestellt sind.

Der vollen Tragfähigkeit des Schiffes wird hiebei jene Anzahl von Passagieren gleichgeachtet, welche für das betreffende Schiff als Maximalzahl nach Artikel 11 der Ministerial-Verordnung vom 1. September 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 143), womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden, bestimmt worden ist.

d) Dampfer in periodischer Fahrt nach einem im Vorhinein angekündigten und von der Seebehörde genehmigten Fahrplane erhalten den Reisezuschuss für die Reise von einem österreichischen Ausgangshafen bis in denselben, zurück mit Einschluss der Zwischenhäfen.

e) Als Reisen, welche mit von der Staatsverwaltung subventionirten Fahrten concurriren, werden jene betrachtet welche zwischen den durch eine regelmässige Linie verbundenen Häfen geschehen.

f) Wer Anspruch auf den Reisezuschuss erhebt, hat bei Antritt der betreffenden Reise ein gehörig ausgefülltes Reisejournal nach dem beiliegenden Formulare, dem Hafen- oder k. und k. Consularamte des Abfahrtshafens zur Beglaubigung vorzulegen, welch letztere von amtswegen auf Grund der Ladungsdocumente vorgenommen wird. Dasselbe hat in jedem Hafen zu geschehen, in welchen eine Operation vorgenommen wird, welche den Anspruch auf den Reisezuschuss begründet.

Nach Vollendung der Reise ist die mit den amtlichen Beglaubigungen versehene Juxte des Reisejournals abzutrennen und der Eingabe um Liquidirung des Reisezuschusses für die betreffende Reise anzuschliessen.

Befindet sich in einem ausländischen Hafen kein k. und k. Consularamt, so ist die Beglaubigung bei der Hafenbehörde einzuholen.

Wer das Reisejournal für die ganze Reise zu führen unterlässt, verliert den Anspruch auf den Reisezuschuss.

Zum Artikel VIII.

Um zu constatiren, ob der im Artikel VIII vorgesehene Fall der mehr als sechsmonatlichen Abrüstung oder Handelsunthätigkeit eines Schiffes eingetreten sei, ist ein Verwendungsausweis des Schiffes vorzulegen, dessen Uebereinstimmung mit dem Schiffstagebuche im Inlande von einem Hafenamte, im Auslande von einem k. und k. Consularamte bestätigt sein muss. Dieser Ausweis hat nur in übersichtlicher Fassung die Thätigkeit des Schiffes in Bezug auf die im Gegenstandsjahre hinterlegten Reisen darzustellen.

Zum Artikel XI.

Die Flüssigmachung des Betriebszuschusses muss bei der Seebehörde unter Namhaftmachung der im Inlande gelegenen Zahlstelle und des etwa zur Empfangnahme bevollmächtigten Vertreters des Rheders angesucht werden.

Hiebei ist insbesondere auch zu erweisen, dass bei dem Schiffe während des Bezugsjahres keine die Anspruchs-Berechtigung oder den Umfang derselben abändernde Thatsache sich ergeben hat.

Die Seebehörde verfügt nach geschehener Prüfung die Zahlungsanweisung.

Ist ein Schiff durch Schiffbruch oder in anderer Weise verloren gegangen, wird der Betriebszuschuss nur bis zum Tage des Verlustes liquidirt.

Ist ein Schiff verschollen, so findet die Liquidation nur bis zu jenem Tage statt, an welchem das Schiff nachweisbar den letzten Hafen verlassen hat, unbeschadet nachträglicher Ansprüche, wenn das Schiff wieder aufgefunden werden sollte.

Ist das Schiff bei Ablauf seines Betriebsjahres auf der Reise, so findet die Liquidation nur bis zu jenem Tage statt, an welchem das Schiff nachweisbar seine letzte Reise angetreten hat und kann die Liquidation des restlichen Betrages später abgesondert oder am Schlusse des darauffolgenden Betriebsjahres angesucht werden.

Der Amortisirungs-Zuschuss wird mit Ende des Kalenderjahres, im Uebrigen aber in derselben Weise wie der Betriebszuschuss liquidirt.

Die Flüssigmachung des Reisezuschusses kann vom Rheder nach jeder einzelnen anspruchberechtigenden Reise oder aber auch nach mehreren solchen Reisen angesucht werden.

Die bezügliche Eingabe ist an die Seebehörde unter Anschluss der vom competenten Hafen-, bezw. k. und k. Consularamte auf Grund der Ladungsdocumente beglaubigten Juxte des Reisejournals zu richten. In der Eingabe ist die im Inlande gelegene Zahlungsstelle und eventuell der zur Empfangnahme Bevollmächtigte anzugeben.

Geht ein Schiff während der Reise durch Schiffbruch oder in anderer Weise verloren, so gebührt der Reisezuschuss nur bis zum Tage des Verlustes. Ist ein Schiff verschollen, so gebührt der Reisezuschuss nur für die Fahrt bis zu jenem Hafen, welcher von dem Schiffe nachgewiesenermassen zuletzt berührt worden ist.

Die Zahlung der Staatszuschüsse erfolgt jederzeit in inländischer Valuta.

Zum Artikel XII.

Das der Staatsverwaltung auf Grund des Gesetzes zukommende Rückforderungsrecht im Falle des Ueberganges eines im Genusse des Betriebszuschusses stehenden Schiffes an eine fremde Flagge innerhalb des im Art. XII des Gesetzes festgestellten Zeitraumes wird im Schiffsregister, im Registerbriefe, sowie in dem zum Artikel III vorgesehenen Certificate angemerkt. Hiebei ist der Tag, mit welchem dieser Zeitraum abläuft, anzugeben.

Hinsichtlich der dem Rheder zukommenden Anzeigepflicht sind die Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Mai 1879 über die Registrirung der Seehandelsschiffe, R.-G.-Bl. Nr. 65, massgebend.

Zum Artikel XIII.

Die Vergütung für die Heranziehung eines Schiffes zur Dienstleistung im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle wird auch mit Rücksicht auf die dem betreffenden Schiffe etwa schon obliegenden privatrechtlichen Verpflichtungen fallweise von der Seebehörde im Einvernehmen mit der betreffenden Militärbehörde bemessen.

Die Heranziehung eines Schiffes zu einer derartigen Verwendung soll womöglich einige Zeit vorher dem Rheder avisirt werden.

Die Vergütung erstreckt sich auch auf die durch die Einberufung nach der Heimat oder überhaupt nach einem bestimmten Hafen erforderliche Reise, wofern hiefür keine Ladung gegen genügende Fracht genommen werden kann.

Diese Verordnung tritt am 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit.

Wurmbrand m. p. **Plener** m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn nach dem System Daimler von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolf-Strasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolf-Brücke bis nach Kagran.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem I. E. Bierenz in Wien mit dem Erlasse vom 1. Mai 1891, Z. 14.543 (Verordnungs-Blatt vom 16. Mai 1891, Nr. 57) ertheilte, und mit den Erlässen vom 10. November 1891, Z. 50.829, und vom 19. Februar 1893, Z. 2380 (Verordnungs-Blatt vom 21. November 1891, Nr. 136, und vom 11. April 1893, Nr. 41), auf je ein weiteres Jahr verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn nach dem System Daimler von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolf-Strasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolf-Brücke bis nach Kagran neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. November 1893. Z. 61.402.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Theilstrecke Konieczna—Landesgrenze der projectirten Localbahn Bartfeld-Konieczna.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. und k. Kämmerer und ungarischen Reichstags-Abgeordneten Adam von Bornemisza im Vereine mit Dr. Friedrich von Piufsich, Advocaten in Budapest, und Albert Toperczer, Director der Sparcasse in Bartfeld, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Theilstrecke Konieczna—Landesgrenze der projectirten Localbahn Bartfeld-Konieczna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. December 1893. Z. 57.382.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Südbahn-Station Radkersburg zur Station Fehring der Ungarischen Westbahn mit einer Abzweigung nach Gleichenberg.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister und Realitätenbesitzer Johann Reitter in Radkersburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Südbahn-Station Radkersburg zur Station Fehring der Ungarischen Westbahn mit einer eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibenden Abzweigungslinie von der Projectsstation Kapfenstein nach Gleichenberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. December 1893. Z. 43.635.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Wotic-Selčan. (Politische Begehung; Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. October 1893 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wurde nach Massgabe der Commissionsbestimmungen mit Ausschluss der Theilstrecke von km 12·2 bis km 14·0 für den Bau der Localbahn die Ausführungsbewilligung ertheilt. [29. November 1893, Z. 61.899.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Verlängerung der Chaussirung beim Strassenladegeleise in der Station Lundenburg.) In der Station Lundenburg hat sich die Nothwendigkeit ergeben, für die directe Verladung der Güter von den Strassenfuhrwerken in die Waggons und umgekehrt die Chaussirung beim Strassenladegeleise XXIII um 60 m — bei gleichzeitiger Herstellung eines neuen Anschlusses an die zum Magazine und in den Kohlenhof führende Zufahrtsstrasse — zu verlängern. [29. November 1893, Z. 59.164.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Locomotivschuppen in der Station Prossnitz.) In der Station Prossnitz wird ein Locomotivschuppen hergestellt. [11. December 1893, Z. 65.304.]

Bukowinaer Localbahnen im Staatsbetriebe. (Linie Hliboka—Berhometh a/S.: Güterschuppen und Adaptirung des Lagerbodens in der Station Pauka.) Zum Zwecke der Ermöglichung des Stückgüterverkehres und der Hornviehverladung wird in der Station Pauka ein hölzerner Güterschuppeu errichtet und der Lagerboden adaptirt. [18. November 1893, Z. 39.914.]

— (Linie Hatna—Kimpolung: Verlängerung des Nebengeleises in der Station Molit.) Auf Grund des Ergebnisses der am 6. December 1893 vorgenommeuen politischen Begehung wurde für die projectirte Verlängeruug des Nebengeleises in der Station Molit um 94·54 m der Bauconsens ertheilt. [18. December 1893, 66.732.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Schuppen in der Station Liesing.) In der Station Liesing wird für Zwecke der Zimmermeister Franz Prenner und Martin Rathmanner in Atzgersdorf ein hölzerner Schuppen hergestellt. [19. November 1893, Z. 61.419.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellungen in der Station Trient.) Nächst dem Waarenmagazine in der Station Trient wurde eine Strassenpflasterung und Canalisirung des Vorplatzes ausgeführt. [21. November 1893, Z. 58.354.]

Swoleňowes - Smečnaer Eisenbahn - Gesellschaft. (Signalhütte in der Station Střebichovic-Vinařic,) In der Station Střebichovic-Vinařic wird zum Schutze gegen Witterungsunbilden für den Weichenwächter eine Signalhütte errichtet. [26. November 1893. Z. 60.765.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 20. und 28. September 1893 wurden im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen an zwei für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Secundärzug-Tenderlocomotiven der Serie 97, welche in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut wurden, vorgenommen. Dieselben tragen die Fabriksnummern 881 und 882. Die Kessel dieser Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 21. Juli 1881, Z. 16.714, genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselben haben im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die sämmtlichen Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen besitzen wagrecht aussenliegende Dampfcyliuder, innenliegende Rahmen. Die Steuerung, nach Allan hergestellt, ist aussenliegend, die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird mittelst sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit einem variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, einem Injector, System Friedmann, Classe E, Nr. 7, und einem Injector nach System Anschütz-Schlu Nr. 7, einem Sandstreuapparat für Vor- und Rückwärtsfahrt, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Bremse auf vier Räder wirkend, Vacuumbremse mit Spindelbremse combinirt, auf die Locomotive und den Wagenzug wirkend, Pulsometerwechsel beiderseits, Dampfheizungseinrichtung und Signalglocke versehen. Die Spurweite dieser Locomotiven ist normal und beträgt das Totalgewicht jeder derselben im ausgerüsteten Zustande 29·5 t, die Gesammtheizfläche 59·07 m². Die mit diesen Maschinen vorgenommenen Probefahrten fanden auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und retour statt und wurde dabei eine maximale Geschwindigkeit von 58, bezw. 60 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 39 km vorwärts und 30 km rückwärts erreicht, so dass beide Maschinen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnten. [Z. 64.419.]

— (Eröffnung der Haltestelle Bilin Stadt.) Die in der Strecke Pilsen—Dux, zwischen den Stationen Obernitz und Bilin gelegene Haltestelle Bilin Stadt ist am 15. December 1893 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle nehmen die Züge Nr. 1111, 1112, 1113, 1114, 1115, 1116, 1153 und 1154 Aufenthalt und sind deren Verkehrszeiten aus den Fahrplan-Placaten zu entnehmen. Die Fahrkarten werden in der Haltestelle selbst ausgegeben, wogegen die Gepäcksaufnahme gegen Nachzahlung der Gebühren erfolgt. [Z. 68.440 ex 1893.]

Reichenau a. d. K.-Solnitzer Localbahn. (Anschaffung eines Postconducteurwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Bauleitung der Reichenau a. d. K.-Solnitzer Localbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Postconducteurwagen genehmigt. [Z. 53.751.]

Verkehrsstörung.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T.:

27. December. Wegen andauerndem Schneefall musste der Gesammtverkehr eingestellt werden. Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Verkehres noch unbekannt.

Ausland.

Preussen. (Einhebung der Platzgebühr für nummerirte Plätze.) An das Zugsbegleitungspersonal auf den kgl. preussischen Staatsbahnen ist nach der „Z. d. V. D. E. V." über die Erhebung der Platzgebühr für nummerirte Plätze eine Dienstanweisung dahin ergangeu, dass der Einwand der Reisenden, keineu nummerirten Platz einnehmen, sondern sich in dem Durchgang des Wagens aufhalten zu wollen, belanglos ist und von der Platzgebühr nicht befreie. Der Beamte hat dem Reisenden einen Platz anzuweisen; weigert sich dieser, diesen Platz einzunehmen und zu bezahlen, so ist gegen ihn nach Massgabe der Bestimmungen über das Verhalten Reisenden gegenüber, die sich ohne giltige Fahrkarte in dem Zuge befinden, zu verfahren. Wenn in die betreffenden Züge ausser den Wagen mit nummerirten Plätzen auch solche mit gewöhnlicher Einrichtung eingestellt sind, so haben diejenigen Reisenden, welche die letzteren benutzen, eine Platzgebühr auch dann nicht zu entrichten, weun in den Wagen mit nummerirten Plätzen noch Plätze frei sind.

Mecklenburg. (Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn und der Bahnen des Deutsch-Nordischen Lloyd.) Der Mecklenburgische Landtag genehmigte in seiner Sitzung vom 12. December 1893 die Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn und der Bahnen des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In den Sitzungen der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 15., 18. und 19. December 1893 wurden über Antrag der Finauzdeputation B für Eisenbahnzwecke bewilligt: Als 2. Rate für den Umbau des Bahnhofes Radeberg 490.000 Mk. als Berechnungsgeld, als 2. Rate für den Umbau des Bahnhofes Borsdorf 506.000 Mk., für die Erweiterung des bayer. Bahnhofes in Leipzig 222.500 Mk., für den Ersatz des oberirdischen eisenbahn-fiskalischen Telegraphenleitungen im Bereiche der Stadt Dresden durch Kabel 70.000 Mk., für die Herstellung von Kohlenstapelkästen 50.000 Mk., für die Herstellung eines Ueberholungsgeleises für Güterzüge bei Station Niedersedlitz 75.000 Mk., als 2. Rate zur Ausführung reichsgesetzlicher Sicherungsvorschriften — Signalvorrichtungen an Weichen, die innerhalb eines Bahnhofes liegen und gegen die Zungenspitze befahren werden — 200.000 Mk. als Berechnungsgeld, für die Erweiterung des Bahnhofes Ronneburg 290.000 Mk.,

für die Erweiterung des Bahnhofes Wünschendorf 210.000 Mk., für die Erweiterung des Bahnhofes Mittweida 205.000 Mk., für die Umgestaltung des Haltepunktes Zschaitz in eine Haltestelle 47.500 Mk., für den Ankauf eines Grundstückes am Bahnhofe Pristewitz 70.000 Mk. und zur Herstellung eines Ausziehgeleises am Bahnhofe Meissen 100.000 Mk. Ein in der Sitzung der II. Kammer vom 19. December 1893 eingebrachter Antrag wegen Erbauung einer Staatseisenbahn von Trebsen über Brandis nach Beucha und von Dresden nach dem Hochplateau bei Schönfeld wurde an die Finanzdeputation B zur Berichterstattung überwiesen.

Frankreich. (Personenverkehr auf den Eisenbahnen.) Die neuesten Rechenschaftsberichte der grossen, französischen Bahnverwaltungen lassen nun einen Einblick zu, inwiefern die Bahneinnahmen durch die im April 1892 erfolgte Reduction der Tarife beeinflusst wurden. Die Zahl der vom Monate April bis Ende December 1892 auf allen französischen Bahnen beförderten Reisenden weist einen Zuwachs von 30,128.000 Personen auf. Die normale jährliche Zunahme betrug in den früheren Jahren durchschnittlich 10 Millionen, so dass für diese 9 Monate ein Zuwachs von 8 Millionen Reisenden nach früheren Verhältnissen erwartet werden konnte. Der thatsächlich erfolgte, weitere Zuwachs von 22 Millionen ist auf Rechnung der herabgesetzten Tarife zu stellen. Die 7 grossen Bahngesellschaften weisen trotz des grösseren Verkehres eine Mindereinnahme von zusammen 21,262.000 Frcs. nach, jedoch ergibt sich wegen der gleichzeitig erfolgten bedeutenden Reduction der Abgaben, welche im Zusammenhang mit den ermässigten Tarifen steht, dennoch ein Mehrerträgniss von 6,707.000 Frcs. für die gedachte Periode. Dieser Mehreinnahme der Bahnen steht aber die Vermehrung der Betriebskosten durch den gesteigerten Verkehr gegenüber, so dass bis jetzt nach der Annahme der Bahnverwaltungen keine effectiven Mehreinnahmen, aber auch keine Verluste aus der Betriebssteigerung resultirten. Die Verkehrsziffern der einzelnen Bahnverwaltungen stellen sich für das Jahr 1892 wie folgt:

	Zahl der beförderten Reisenden		Bezügliche Einnahmen in Francs	
	1891	1892	1891	1892
Staatsbahnen .	8,991.000	9,804.000	13,042.000	13,434.000
Südbahn . . .	13,431.000	15.316.000	28.222.000	28,549.000
Nordbahn . . .	36,581.000	44,371.000	54,557.000	55,244.000
Orléansbahn . .	22,445.000	24,941.000	49,605.000	50,264.000
Westhahn . . .	65,560.000	71,251.000	62,373.000	62,978.000
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	41,617.000	47,896.000	102,203.000	102,443.090
Osthahn (vom April bis Decemher) . . .	22,574.000	26,672.000	30,556.000	31.903.000

Für das Jahr 1893 zeigt sich bereits eine weitere Verkehrs-Zunahme. Die Einnahmen der grossen Bahngesellschaften weisen in diesem Jahre einen nenerlichen Zuwachs von 16,853.000 Frcs. oder 2 pCt. mehr als im Vorjahre auf. [„Railway News."]

England. (Zustreifdienst der Eisenhahnen.) Gegen die Uehnng der englischen Bahnen, das Zu- und Abstreifen der Güter in eigener Regie zu besorgen, machen sich in England immer mehr Stimmen geltend, so dass sich die Conferenz der Vorstände des commerciellen Dienstzweiges der Bahnen (Good's Managers' Conference) hereits mit diesem Gegenstande befasst. Die englischen Bahnen hohen mit der Frachtgehühr für den Bahntransport zugleich jene für die Abholung und Zusendung der Güter ausserhalb der Stationen ein; wenn diese Leistnngen von der Partei übernommen werden, erfolgt ein entsprechender Abzug von der Frachtgehühr. In früheren Jahren kam dies seltener vor, so dass gewöhnlich ein Beamter genügte, um den Rechnungsdienst für diese Abzüge zu leisten. In den letzten Jahren hahen sich aber die Fälle, wo die Parteien den Zustreifdienst selbst übernehmen oder durch Frächter hesorgen lassen, derartig vermehrt, dass die Zahl der gedachten Beamten sehr vergrössert werden musste. Diese unfruchtbaren Auslagen sind nun auch der Grund, warum sich die Bahngesellschaften mit der Frage einer Aenderung des bisherigen Systems beschäftigen. In der That ist auch der Apparat, welchen die Bahnen für den Transport der Güter ausserhalb des Bahnterritoriums halten müssen, ein sehr hedeutender und kostspieliger. In den Strassen Londons ist allein ein Stand von 6000 Pferden im Dienste der Bahnen in Bewegung. Die London- und Northwestern Bahn hesitzt für ihr ganzes Netz einen Pferdestand von 3700 Stück, von welchen wohl eine Anzahl für Verschubzwecke benützt wird. Die Gesammtzahl der von den englischen Bahngesellschaften gehaltenen Pferde für den Zu- und Abstreifdienst beträgt nahezu 10.000; nachdem der Werth eines Pferdes für diese Zwecke mit durchschnittlich 60 £ zu schätzen ist, beträgt das im Pferdemateriale allein investirte Capital circa 600.000 £. Hiezu kommt noch der Werth der Strassenfuhrwerke, der Remisen, Aufnahmsmagazine in den verschiedenen Stadttheilen, Vorrathsmagazine etc. Die wöchentlichen Kosten eines Pferdes einschliesslich der Kosten für Futter, Streu, Bedienung, Beschlagerneuerung, Stallmiethe und Abnützungsquote stellen sich auf circa 25 sh; die durchschnittliche Benützungsdauer eines Pferdes im Londoner Dienste beträgt 5 Jahre. Die Betriebskosten dieses Dienstes stellen sich daher für alle Bahnen zusammen im Jahre auf circa 650.000 £. Bis zum Jahre 1847 wurde der Güterstreifdienst nicht von den Bahnen, sondern von eigenen Frächtern besorgt. Mit Rücksicht auf den grossen Nutzen, welchen diese Frächter aus dem genannten Dienste zogen, bemühten sich die Bahngesellschaften beim Parlamente um das Recht, gleichfalls den Streifdienst besorgen zu dürfen. Im Jahre 1839 drangen die Bahngesellschaften mit diesem Ansinnen noch nicht durch; aber schon im nächsten Jahre gelang es ihnen, vom Parlamente die gewünschtr Bewilligung zu erlangen und hat sich seitdem allmählig der gegenwärtige grosse Apparat der Bahnen entwickelt, welcher zu den ohgenennten Kosten führte, sich jedoch hisher als lohnend erwiesen hatte. Bei längerer Fortdauer der nunmehrigen Strömung werden die Bahnen wohl im eigenen Interesse dazu kommen, hierin eine Aenderung zu treffen und sich damit von einem Dienstzweige zu befreien, dessen Kosten nicht mehr im Verhältnisse mit den Einnahmen stehen, und wodurch es möglich würde, dass die Gesellschaften ihre Aufmerksamkeit auf den eigentlichen Eisenbahndienst concentriren können.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Jänner 1894.) Im Monate Jänner werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Jänner
Fiume	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua, Marseille	„Tisza"	1
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	7
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„Tibor"	8
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Triest	„Carola"	11
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	14
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua, Marseille	„Jókai"	15
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Nagy Lajos"	15
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Arpád"	21
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„B. Kemény"	22
„	Malta[1]) Syracus, Catania, Messina, Triest	„Carola"	25
„	Barcelona	„Széchenyi"	25
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	28
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua, Marseille	„Tisza"	29
Fiume	Hamburg	„Venezia"	5—15
„	London	„Sultana"	5—15
„	Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	5—15
„	Liverpool	„Alsatian"	10—20
„	Rouen	„Rákoczy"	10—20
„	London	„William Bailey"	10—20
„	New-York	„Victoria" (Anchor Line)	15—25
„	Liverpool	„Palmyra" (Cunard Line)	15—25
„	Rouen		15—25
„	(Algier[2]), Glasgow,	„Zrinyi"	21—31
„	Gibraltar[2])	„Deák"	21—31
„	(Tanger[2]), Bordeaux	„Petőfi"	25/I—5/II
„	Rotterdam, Antwerpen	„Andrássy"	25/I—5/II

Von:	Nach:	Dampfer	Jänner
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Jókai“	2
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Árpád“	6
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„B. Kemény“	9
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Szápáry“	13
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	15
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tisza“	16
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Buda“	20
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tibor“	23
Marseille, Genua, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Adria“	27
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	29
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Jókai“	30
London	Triest, Fiume	„Winestead“	5—15
Liverpool	„ „	„Arabian“	5—15
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Hidalgo“	5—15
Liverpool	„ „	„Saragossa“ (CunardLine)	10—20
London	„ „	„Zaire“	15—25
Bordeaux	„ „	„Szent István“	21—31
Antwerpen	„ „	„Zichy“	21—31
Glasgow	„ „	„Szent László“	21—31
Ronen	„ „	„Mátyás király“	21—31
Liverpool	„ „	„Marathon“ (Cunard Line	21—31
Rio de Janeiro	„ „	„Báthóri“	21—31

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[3]) Bedingungsweise Berührung.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2. — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Knochenbeförderung. (Unzulässigkeit der Beförderung losen Knochenmateriales unter Verwendung hermetisch schliessbarer Specialwagen.) An das Handelsministerium ist das Ansuchen gestellt worden, zu gestatten, dass ungereinigte, der raschen Fäulniss ausgesetzte Knochen im losen Zustande unter Verwendung hermetisch schliessbarer Specialwagen zur Eisenbahn-Beförderung zugelassen werden. Das Handelsministerium war nach gepflogenem Einvernehmen mit den Ministerien des Innern aus sanitären Rücksichten nicht in der Lage, diesem Ansuchen zu entsprechen. Die bei der Beförderung derartigen losen Knochenmaterials ohnehin unvermeidlichen sanitären Uebelstände würden sich bei der Beladung und bei der Entladung der Wagen in weit höherem Masse als bei der gegenwärtigen Verpackungsart geltend machen und könnte denselben selbst dadurch nicht hinreichend vorgebeugt werden, wenn etwa derartige Sendungen in den projectirten Specialwagen nur für mit der Bahn durch Schleppgeleise verbundene Etablissements zur Aufgabe gelangen dürften, weil hiedurch, die Uebelstände bei der Aufgabe nicht behoben wurden und weil auch im Falle des Heisslaufens oder eines anderen Gebrechens des Wagens oder der Unanbringlichkeit der Sendung eine Ausladung der losen Knochen auf einer Eisenbahnstation erfolgen müsste und es nicht angehe, das Bahnpersonale der schädlichen Einwirkung der hiebei sich entwickelnden Ausdünstung auszusetzen.

[H.-M.-E., 10. December 1893, Z. 54.822.]

Aufhören der Verzinsung der auf Grund des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 zur Rückzahlung gekündigten ungarischen Staatsschulden-Actien, resp. -Obligationen. (Kundmachung des kgl. ungar. Finanzministeriums vom 21. December 1893.) Laut dieser Kundmachung hat auf Grund des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 die Verzinsung der nachstehenden Anlehen, und zwar:

des zur Rückzahlung am 1. Juli 1893 gekündigten: 5perc. Eisenbahn-Investitions-Anlehens vom Jahre 1876, Ersten Siebenbürger Bahnactien-Anlehens, Donau-Drau-Bahnactien-Anlehens, Alföld-Fiumaner Bahnactien-Anlehens, Budapest-Fünfkirchner Bahnactien-Anlehens, Ungar. Nordostbahn-Actien-Anlehens, und

des zur Rückzahlung am 1. October 1893 gekündigten: Ungar. Westbahn-Prioritäts-Anlehens zweiter Emission, — 5perc. Ungarische Nordostbahn-Silber-Prioritäts-Anlehens, Emission 1869 und 1871, — 5perc. Ungar. Nordostbahn-Gold-Prioritäts-Anlehens und — 6perc. Ungar. Nordostbahn-Gold-Prioritäts-Anlehens — mit den obangeführten Kündigungsterminen aufgehört, und somit können die nach dem Kündigungstermine fälligen Coupons dieser Actien, resp. Obligationen in Gemässheit der im § 3, Alinea 2 des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 enthaltenen Verfügung nicht eingelöst werden. —

Da jedoch der Gegenwerth der noch nicht fällig gewesenen fehlenden Coupons bei Einlösung, resp. Convertirung vom Einlösungsbetrage der betreffenden Werthpapiere in Abzug gebracht worden ist, so wurde bekannt gegeben, dass dieser in Abzug gebrachte Gegenwerth zu Handen des Ueberbringers des Coupons in der vom Kündigungstermine an zu rechnenden Verjährungsfrist entrichtet werden wird.

Der Gegenwerth der nach der Kündigung fälligen und zu den noch nicht eingelösten Actien, resp. Obligationen der angeführten Anleihen gehörigen Coupons wird Seitens der kgl. Ungar. Staats-Centralcasse unter der Bedingung des Abzuges von dem auszufolgenden Capitalsbetrage zu Handen des Vorweisers des Coupons, jedoch nur insofern ausgefolgt, als diese Coupons nicht später als bis Ende December des Jahres 1894 fällig werden und auch die Präsentirung derselben bis zu diesem Termine, d. i. bis Ende December 1894 erfolgen wird.

Die nach Verlauf dieses Zeitpunktes einlangenden, sowie auch die nach Ende December 1894 fälligen Coupons von uneingelösten Actien, resp. Obligationen dieser Anleihen werden als werthlos den Parteien zurückgegeben.

Bezüglich der Einlösung der vor dem Kündigungstermine fällig gewesenen Coupons der gekündigten Anleihen ist die im § 40 des Gesetzartikels XXXIII vom Jahre 1881 vorgeschriebene und die auf betreffenden Actien, resp. Obligationen bezeichnete Verjährungsfrist als massgebend zu betrachten.

Enquête über den gemeinsamen Tariftheil I und des Eisenbahn-Betriebsreglements. (Delegirte der Eisenbahnverwaltungen.) In der am 28. December 1893 stattgehabten Conferenz der österr. Eisenbahn-Directoren wurden für die vom Handelsministerium für Ende Jänner 1894 in Aussicht genommene Enquête in Angelegenheit des Eisenbahn-Betriebsreglements acht Delegirte und zwei Ersatzmänner, die Vertreter von sechs Eisenbahnen gewählt u. zw.: von der Südbahn-Gesellschaft Generalsecretär Dr. Adolf Schiff, commercieller Director Richard Heimbold; von der Staatseisenbahn-Gesellschaft: General-Inspector Regierungsrath Johann Klima, Ober-Inspector Rechtsconsulent Dr. Bruno von Wagner; von den Oesterr. Staatsbahnen: General-Directionsrath Dr. Victor Röll und Inspector Bernhard Grossmann (Ersatzmann); von der Böhmischen Westbahn: Generalsecretär Regierungsrath Dr. A. Ritter von Kuh; von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Oberexpeditor Edmund Horst und Secretär Dr. Josef Schwab (Ersatzmann); von der Oesterr. Nordwestbahn: Oberinspector kais. Rath Georg von Görgey.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Hidegkut-Gyönk—Tamasi-Miklósvár (12.082 km), bezw. Eszék—Nasice (48.368 km) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, von denen die erstgenannte Strecke am 29. November, die andere am 2. December 1893 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Prolongirung der pro 1893 für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn), sowie für Mahlproducte und Mehl bestehenden Begünstigungen.

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 150 vom 31. December 1892 auf Seite 2386 unter Nr. 2569, sowie auf Seite 2355 und 2356 unter Nr. 1008 und 1009, ferner im Verordnungs-Blatt Nr. 25 vom 2. März 1893 auf Seite 387 unter Nr. 207 für Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, bezw. für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn) als Frachtgut publicirten, bis Ende December 1893 giltigen Frachtbegünstigungen werden, nachdem zur Durchführung der für diese Transporte pro 1894 in Aussicht genommenen Massnahmen noch Vorbereitungen zu treffen sind, unter Aufrechthaltung sämmtlicher Bedingungen und Modalitäten bis Ende Februar 1894 prolongirt. Die Vorlage der Documente über die in den Monaten Jänner und Februar 1894 zur Expedition gelangenden Transporte hat bis Ende Mai 1894 zu erfolgen.

Wien, am 28. December 1893. [1]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einbeziehung der Station Stefanau.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Stefanau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit den für die Station Olmütz giltigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 33 für Getreide etc. im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr einbezogen.

Wien, am 27. December 1893. [2]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Theil IV, Heft 1 des Gütertarifes.

In dem am 1. Jänner 1894 zur Einführung gelangenden Heft 1 zu Theil IV des Oesterreichisch-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes beträgt der Frachtsatz der Abtheilung b (für die Beförderung von Holz) in der Stationsverbindung Aurolzmünster — Hof statt 1·95 Mark richtig **0·95 Mark.**

Wien, am 28. December 1893. [3]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Deutsch-Schweizerischer Eisenbahnverbände.

Einführung des II. Nachtrages zu Theil I, Abtheilung A.

Zum Tarife, Theil I, Abtheilung A, tritt mit 1. Jänner 1894 der II. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen enthält.

Wien, am 29. December 1893. [4]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 15. Jänner 1894 tritt zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen. Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag V in Kraft, welcher neue Frachtsätze, sowie diverse Ergänzungen enthält und bei der gefertigten General-Direction, sowie bei den übrigen Verbandsverwaltungen zum Preise von 50 kr. pro Exemplar erhältlich sein wird.

Prag, am 24. December 1893. [5]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2.

Einführung des Anhanges.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 tritt zum obigen Verbande ein Anhang in Kraft, welcher Cursdifferenzen für die Frachtsätze der Ausnahmetarife für

a) Oelsaaten, Malz,
b) Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate,
c) Oelkuchen etc.,
d) Kleie etc.

enthält.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 18 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 27. December 1893. [6]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Nestomitz (Zuckerfabrik).

Am 2. Jänner 1894 wird die zwischen den Stationen Schönpriesen und Nestersitz-Pömmerle liegende Station Nestomitz (Zuckerfabrik) eröffnet, welche jedoch lediglich für den Frachtgüterverkehr der Nestomitzer Zuckerraffinerie bestimmt ist.

Die Aufnahme von anderen als an die genannte Raffinerie adressirten Sendungen nach der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) ist demnach unzulässig.

Wien, am 29. December 1893. [7]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Nachtrag XV zum Theil II, Heft 1.

Am 15. Jänner 1894 tritt der Nachtrag XV zum Tarife, Theil II, Heft 1, für den in der Ueberschrift genannten Verband in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Malztransporte aus Oesterreich nach Deutschland und ist bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 29. December 1893. [8]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ueberfuhrsgebühren in Tetschen.

Für Transporte, welche mit directen Frachtbriefen über Tetschen Oe.N.W.B. nach Tetschen B.N.B. loco abgefertigt werden, dann für Transporte, die in Tetschen B.N.B. anlangten und später mit directen Frachtbriefen über Tetschen Oe.N.W.B. weitergesendet werden, gelangen ab 1. Jänner 1894 für die Benützung der Strecke Tetschen B.N.B. loco — Tetschen Oe.N.W.B. transit folgende Gebühren, mindestens aber 20 kr. pro Sendung zur Einhebung:

Transportpreise per 100 Kilogramm für											
Eilgut			gewöhnliches Gut								
gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperriges Gut	Normal-Cl.		Ermässigte Classe			Specialtarif		
				I	II	A	B	C	1	2	3
in Kreuzern österr. Währung Silber											
26	16	15	10	9	8	7·8	6·7	5·6	7·2	6·1	4·8

Die gleichen Gebühren gelangen zur Erhebung für Transporte, welche in Tetschen B.N.B. loco nach Tetschen Oe.N.W.B. loco oder umgekehrt zur Aufgabe gelangen.

Insofern die über Tetschen Oe.N.W.B. in Tetschen B.N.B. angelangten Sendungen innerhalb dreier Monate, vom Zeitpunkte des Anlangens in Tetschen B.N.B. gerechnet, mit neuen Frachtbriefen über die Linien der Böhm. Nordbahn weiter aufgegeben werden, wird die Hälfte der erwähnten Gebühren gegen Vorlage der die Transporte bis Tetschen begleitenden Original-Frachtbriefe und der correspondirenden Original Aufgabs Recepisse, bezw. Frachtbrief Duplicate ab Tetschen innerhalb längstens 6 Monaten, vom Tage der Neuaufgabe, rückvergütet, wobei aber der Böhm. Nordbahn mindestens 20 kr. pro Sendung verbleiben müssen. Die gleiche Rückvergütung tritt unter denselben Bedingungen auch ein für Transporte, die über die Böhm. Nordbahn in Tetschen B.N.B. anlangten und später über Tetschen Oe.N.W.B. weiterbefördert werden.

Eine solche Rückvergütung findet dagegen nicht statt, wenn die Güter von Tetschen Oe.N.W.B. via Mittelgrund nach dem Auslande weitergesendet werden.

Prag, am 27. December 1893. [9]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Frist bei der Abgabe in der Station Wien.

Die mit Kundmachung, Zahl 111.186/II, vom 22. November 1893 bekannt gegebene Beschränkung der lagergeldfreien Frist für alle in der Station Wien im gedeckten Raume einzulagernden Frachtgüter auf 24 Stunden wird mit 3. Jänner 1894 aufgehoben.

Für die am 3. Jänner 1894 angelangten Frachtgüter gilt bereits die normale lagergeldfreie Frist.

Wien, am 2. Jänner 1894. [10]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung von Lagerbegünstigungen in der Station Wien.

Die wegen Güteranhäufung in der Station Wien Staatsbahnhof ab 28. October 1893 sistirten Lagerbegünstigungen für die Artikel Getreide, Stärke, Stärkemehl, Stärkeabfälle, Kartoffelmehl, Wein, Pflaumenmus (Povidl) und Pflaumen werden ab 1. Jänner 1894 wieder eingeführt. Näheres ist aus der in dieser Station affichirten bezüglichen Kundmachung zu entnehmen.

Wien, den 30. December 1893. [11]

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Wołoczysk und Radziwiłow.

Aufhebung von Specialtarifen.

Mit Giltigkeit vom 1/13. Jänner a./n. Stils 1894 treten nachstehende Specialtarife im obbezeichneten Verkehre ausser Kraft:

1. Specialtarif Nr. 1 für Holz, Bau- und Nutzholz
2. „ „ 5 „ Wolle
3. „ „ 6 „ Wolle von Olessa-Towarnaja und Sastawa nach Wien-Nordbahnhof
4. „ „ 7 „ Häute und Felle
5. „ „ 8 „ Borsten und Thierhaare
6. „ „ 9 „ Talg und Fett
7. „ „ 10 „ Federn
8. „ „ 11 „ Eier und Eigelb
9. „ „ 12 „ Eier
10. „ „ 13 „ Tabak
11. „ „ 14 „ Harz und Theer
12. „ „ 15 „ Terpentin und Terpentinöl.

Mit der Aufhebung der vorstehenden Specialtarife tritt somit vom genannten Termine ab der ganze Tarif für den Oesterreichisch-Südrussischen Güterverkehr via Wołoczysk und Radziwiłow ausser Wirksamkeit.

Wien, am 30. December 1893. [12]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Budapest-kisérö in den Verbands-Ausnahmetarif XXIV.

Der im Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, vom 25. Mai 1891 für Budapest-Ferenzváros enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. XXIV findet vom 1. Jänner 1894 an auch im Verkehre mit der Station Budapest-kisérö Anwendung.

Wien, am 30. December 1893. [13]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Aufhebung des russischen Schnittsatzes im directen Ausnahmetarife für Wolle.

Mit Giltigkeit vom 1/13. Jänner a./n. Stils 1894 tritt der im Abschnitt III des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli n. Stils 1892 auf Seite 263 enthaltene russische Schnittsatz per 89 Rub. 92 Kop. des directen Ausnahmetarifes für den Transport von Wolle und Kameelhaaren in Partien von 10 000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja ausser Kraft und bleibt demnach nur der österr. Schnittsatz per ö. W. fl. 151·75 von Podwołoczyska (Bahnhof) transit nach Wien Nordbahnhof für Sendungen von Odessa in Giltigkeit.

Wien, am 30. December 1893. [14]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Gebührenberechnung bei Uebersiedlungsreisen der Unterofficiere vom Garnisonsorte nach dem Bestimmungsorte ihrer Civilanstellung. Nach einer vom k. und kgl. Reichs-Kriegs-Ministerium an das k. k. Handelsministerium gelangten Mittheilung sind Unterofficiere bei den Uebersiedlungsreisen vom Garnisonsorte nach dem Bestimmungsorte ihrer Civilanstellung auf Grund des § 73, b, der Gebühren-Vorschrift für das k. u. k. Heer noch als Militärpersonen zu behandeln. Im Sinne der Militär-Tarif-Bestimmungen a VI, alinea 2 und B II, alinea 3 sind die Eisenbahnverwaltungen in solchen Fällen gehalten, sowohl für die in der Marschroute angeführten Personen, als auch für das Gesammtgewicht der mitgeführten Uebersiedlungs-Effecten die Gebühren nach dem Militär-Tarife zu berechnen und einzuheben.

[16. December 1893, H.-M.-Z. 60.186.]

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Januar 1891. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 22) Mit Wirksamkeit vom 15. December ist der Ausnahmetarif 22 für Holzstoffpappe, ungeleimte, wie folgt, ergänzt worden:

Nach	Von	
	Eisenstein	Spiegelau *)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Schmölln i. S. A. .	1·35	1·67

*) Der Localbahnzuschlag ist eingerechnet.

— (Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 6 B.) Am 31. Jänner 1894 treten die im Nachtrage XI auf Seite 100 aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 B für Schleifholz (bis zu 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, bezw. bis zu 6 m Länge und höchstens 25 cm Durchmesser) zwischen Eisenstein, Gotteszell, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel einer- und Berthelsdorf, Chemnitz, Flöha, Johanngeorgenstadt, Limmritz, Mosel und Zwickau i. S. andererseits ausser Kraft.

Oberschlesischer Kohlenverkehr im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande. (Neuer Anhang zum Verbandstarife.) Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von den Stationen des oberschlesischen Grubenbezirkes nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd (Strecke Neustrelitz—Warnemünde), der Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn tritt an Stelle des bisherigen Anhanges zum Tarife für den obengenannten Verband mit dem 1. Jänner 1894 ein neuer Anhang in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils auch um geringe Beträge erhöhte, zumeist aber die bisherigen Sätze. — Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis Ende Februar 1894 in Geltung.

Englisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. December 1893. (Fortbestand von Frachtermässigungen für den Verkehr Passau—London.) Die im Tarifanzeiger der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 63 vom 29. November 1892 unter Nr. 120.031/65.504 III ausgeschriebenen Frachtermässigungen für den directen Verkehr zwischen Passau und London werden unter den gleichen Bedingungen auch weiterhin gewährt.

Königl. Preussische Staatseisenbahnen. (Aufnahme des Artikels „Wollstaub" in den Ausnahmetarif für Düngemittel.) Vom 1. Jänner 1894 ab wird im Binnenverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, im Wechselverkehre derselben untereinander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie im Rheinischen Nachbarverkehre der Artikel „Wollstaub" in den Ausnahmetarif für Düngemittel u. s. w. aufgenommen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Malz-Sendungen aus Sachsen.) Für Malzsendungen von Dresden, Löbau, Niedersedlitz; Pirna und Schöna nach ausser-sächsischen Stationen westlich und nördlich von Leipzig, Röderau und Elsterwerda werden vom 21. December an von den sächsischen Streckenantheilen des Specialtarifes I gewisse Beträge zurückerstattet. Das Nähere ist aus einem von der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen erhältlichen Rückvergütungstarife zu ersehen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Tarif mit der neuerbauten Localbahn Rhein-Ettenheimmünster.) Mit Giltigkeit vom 22. December 1893 tritt für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Uferstationen des Bodensees einerseits und den Stationen der neuerbauten Localbahn Rhein-Ettenheimmünster andererseits ein Tarif in Kraft.

Hannover-Bayerischer Verbandsverkehr. (Nachträge zu den Heften 1 und 2 des Verbands-Gütertarifes, Theil II.) Zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, werden vom 1. Jänner 1894 giltige Nachträge herausgegeben, enthaltend Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, Vermehrung der directen Abfertigungsstrecken, anderweitige theilweise ermässigte Frachten für Bayerische Localbahnstrecken, sowie einzelne Aenderungen und Berichtigungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Tarifnachträge.) Am 1. Jänner 1894 sind für den Sächsisch-Thüringischen Verband Nachtrag XII. zum Gütertarif Heft 1 und Nachtrag I zum Gütertarif Heft 2 zur Einführung gekommen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Nachtrag 2 zum Tariftheil I, Abth. A.) Zu Theil I, Abth. A der Deutsch Schweizerischen Gütertarife — das Reglement enthaltend — ist am 1. Jänner 1894 der 2. Nachtrag in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

1. eine Bestimmung, wonach alle in einem Frachtbriefe verzeichneten Gegenstände desselben Frachtsatzes eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes bilden;
2. Zulassung nachrichtlicher Vermerke auf der Rückseite der Frachtbriefe;
3. Aenderung der Bestimmungen über die Berechnung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2, betreffend.) Am 1. Jänner 1894 ist der Nachtrag XII zur Einführung gekommen. Er enthält Aenderungen von Stationsnamen, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Verkehr. (Tarifnachtrag VI.) Am 1. Jänner 1894 ist der Nachtrag VI zum Norddeutsch-Sächsischen Gütertarif (Heft 2) in Kraft getreten.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Tarifnachträge.) Am 1. Jänner 1894 sind die Nachträge VII zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft getreten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Kaschitz	Zuckerfabrik Hohentrebetitsch oder vice versa	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, wobei Frachtstücke mit weniger als 50 kg pro Frachtbrief als volle 50 kg gerechnet werden. b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 18. August 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 17. August 1894	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	kr. a) 6·25 b) 5·0		Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen a) für die ersten 6000 t b) für das 6000 t übersteigende Jahresquantum				a) 5·0 b) 4·5		Im Rückvergütungswege	gegen auf die schliessende Firma als Versender, bezw. Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate, resp. Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende September 1894 vorzulegen sind	

Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ein Minimalquantum von 6000 t nicht erreicht werden, so ist der Abgang des auf 6000 t fehlenden Quantums mit 5 kr. pro 100 kg zu vergüten, so dass eine Minimal-Fracht-Einnahmensumme von 3000 fl. an die Localbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz entrichtet werden muss. In das Quantum von 6000 t werden alle Frachten, welche auf der Strecke Kaschitz-Schönhof in der Zeit vom 18. August 1893 bis inclus. 17. August 1894 von der Zuckerfabrik Hohentrebetitsch aufgegeben oder übernommen werden, eingerechnet.

2	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art (mit Ausnahme von Kohle und Zuckerrüben)	Kaschitz trans.	Zuckerfabrik Radonitz oder vice versa	a) Bei Aufgabe beliebiger Mengen, wobei Frachtstücke unter 50 kg pro Frachtbrief für volle 50 kg berechnet werden. b) Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif		kr. a) 18 b) 13		Im Kartirungswege		Für die Umladung von Stückgütern in der Station Kaschitz ist in jedem Falle eine Umladungsgebühr von 2 kr. pro 100 kg zu bezahlen und werden Sendungen unter 100 kg für volle 100 kg gerechnet
			Kohle	Kaschitz trans.	Zuckerfabrik Radonitz	Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg				9				
			Zuckerrüben							7				

Anmerkung. Bei Inanspruchnahme obiger ermässigter Frachtsätze muss für die Verfrachtungen von und nach der Zuckerfabrik Radonitz auf der Kaschitz-Schönhof-Radonitzer Localbahn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses an Frachteinnahmen mindestens ein Betrag von 15.000 fl. bezahlt werden. In diese Minimal-Frachtensumme von 15.000 fl. sind auch alle jene Einnahmen der Kaschitz-Schönhof-Radonitzer Localbahn einzurechnen, welche aus solchen Verfrachtungen, mit Ausnahme der nach Kaschitz gehenden Localkohle, resultiren, welche von den Stationen Radonitz, Willomitz und Gr.-Witschitz für dritte Personen nach oder von Kaschitz bewerkstelligt werden.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
3			Güter aller Art	Olmütz-Hodolein traneit	Der Gasbeleuchtungs-Anstalt Olmütz	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, wobei Frachtstücke, welche per Frachtbrief unter 50 kg wiegen, mit vollen 50 kg berechnet werden. b) Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1894	Localtarif		a) 6 kr. b) 5 kr.	Im Kartirungswege		Für die Umladung der Stückgüter in Olmütz K.F.N.B. wird eine Gebühr von 2 kr. per 100 kg berechnet, wobei jedes Frachtstück unter 100 kg für volle 100 kg berechnet wird
				oder vice versa									

Anmerkung: Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung müssen innerhalb der Giltigkeitsdauer **mindestens 200 Wagenladungen à 10000 kg** von und nach der Gasbeleuchtungs-Anstalt in Olmütz über Olmütz-Hodolein trans. verfrachtet werden. Sollte dieses Quantum nicht erreicht werden, so ist der Abgang vom Inanspruchnehmer dieser Begünstigung mit 5 fl pro Wagen à 10000 kg an die Localbahn zu vergüten

4			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine)	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein trans. Holitz Olmütz-Stadtbahnhof Horka Kierwein Přikaz	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f		kr. 3·8 6·0 2·5 4·5 6·5 8·0	I m K a r t i r u n g s w o g e		Die Frachtsätze für Rübenschnitte, Dungmittel und Composte finden nur dann Anwendung, wenn die beladenen, in die Zuckerfabrik Hatschein gestellten Wagen in der Zeit von 6 Stunden entladen und mit Rübenschnitten, Dungmitteln und Compost wieder beladen werden
				oder vice versa									
			Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein trans. Holitz Olmütz-Stadtbahnhof Horka Kierwein Přikaz					2·9 4·5 2·5 4·5 5·0 6·25			
				oder vice versa									
			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rüben. Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine)	Zuckerfabrik Hatschein	Gr.-Senitz Namiescht					11 12			
				oder vice versa									
			Kalksteine	Gr.-Senitz Namiescht	Zuckerfabrik Hatschein					8 9			
			Kohle, Gerste und Malz	Olmütz-Hodolein trans.	Dem Uebergabsgeleise nächst der Malzfabrik des E. Hamburger in Olmütz					3·75			
				oder vice versa									

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
5			Kohle, mineralische	Laderampe der Katharinazeche	Elbogen Stadtbahnhof	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	kr. 4		Im Kartirungswege		
					Elbogen-Neusattel					4				
					Elbogen Stadtbahnhof	Anlieferung eines Jahresminimalquantums von 500 Wagen. Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen				kr. 4	kr. 0·5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	
					Elbogen-Neusattel					4	0·5			
			Güter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogner Localbahn (exclusive des Grauesuerhügels) oder vice versa	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11300 kg Ladegewicht b) „ „ „ 10000 kg „ c) „ „ „ 8000 kg „ d) „ „ „ 6000 kg „	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) fl. 3·50 b) fl. 3·— c) fl. 2·50 d) fl. 2·— } pro Wagen		Im Kartirungswege		
			Kohle oder Lösche	Katharinazeche Heleuenschacht	Dampfziegelei Grünlas	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagen, und zwar: a) für Wagen mit 11300 kg Ladegewicht b) „ „ „ 10000 kg „ c) „ „ „ 8000 kg „ d) „ „ „ 6000 kg „	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) fl. 2·63 b) fl. 2·25 c) fl. 1·88 d) fl. 1·50 } pro Wagen		Im Kartirungswege		

Wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen a) 11300 kg Ladegewicht, oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10170 Tonnen überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von diesen Frachtsätzen ein gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender, bezw. Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate bezw. Original-Frachtbriefe ein Nachlass von 14·1/4% im Refactiewege vergütet. Diese Frachtdocumente sind bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen. Bei Zahlung der Wagen, respective der beförderten Tonnen zählen alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas factisch beladen oder entladen wurden, also auch jene, welche etwa von dritten Parteien auf dem Verladegeleise be- oder entladen werden, mit Ausnahme jener Wagen, welche etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladen werden. Stückgüter werden nicht eingerechnet.

6.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Sensenstahl (Flach-, Quadrat- und Rundstahl)

Auf allen im Local-Gütertarife, Theil II — Heft 1 und 2, Abschnitt A angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen

Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Diese Begünstigung hat nur für den Fall Giltigkeit, dass dieser Stahl von Sensenwerken bezogen und in diesen Sensenwerken zu Sensen verarbeitet wird. Falls ein Sensenwerk einen auf Grund der vorliegenden tarifarischen Begünstigung bezogenen Sensenstahl nicht zur Verarbeitung zu Sensen verwendet, sondern unverarbeitet in den Handel bringt, ist dies unter Angabe der bezüglichen Quantitäten in jener Station, in welcher die betreffenden Sendungen zum Bezuge gelangten, unter Vorweisung der bezüglichen Frachtbriefe zur Anzeige zu bringen, und ist für diese Sendungen die Differenz zwischen den allgemein giltigen und den auf Grund der vorliegenden Ermässigung zur Einhebung gelangten Frachtsätzen bei der Station zu erlegen. In jenen Fällen, wo ein Sensenwerk die Frachtbriefe über an seine Adresse gelangte Sensenstahl-Sendungen unter Inanspruchnahme der vorliegenden Frachtermässigung bereits ausgelöst, das Gut jedoch nicht bezogen hat, sondern dasselbe zu einem späteren Termine mit neuen Frachtbriefen weiter versendet, ist vor diesem Weitversandt seitens des Sensenwerkes die Differenz zwischen dem angewandten und dem normalen Tarife bei der betreffenden Station rückzuerstatten, eventuell wird diese Differenz bei der Neuaufgabe des Gutes diesem angelastet. Bei constatirter Ausserachtlassung dieser Bestimmungen behält sich die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vor, die Anwendung der vorliegenden Frachtermässigung für das betreffende Sensenwerk einzustellen und für die bezogenen Sendungen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselben in ihrer Gänze in den Handel gebracht oder theilweise zu Sensen verarbeitet wurden, die Differenz zwischen den allgemein giltigen und den auf Grund der vorliegenden Ermässigung eingehobenen Frachtsätzen einzufordern.

Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894

Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen

Verschieden

Anwendung der Taxen der Classe C

Verschieden

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

7

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen

welche auf Grund des Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Gütertarifes vom 1. April 1889 abgefertigt werden können		welche auf Grund des Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Gütertarifes, giltig ab 1. Februar 1889 abgefertigt werden können	
Rossbach	Asch	Rossbach	Asch
Triest oder Fiume			
Aufrechthaltung der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Güterverkehr, giltig vom 1. April 1889. a) Bei Aufgabe als Eilgut; b) Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte; c) Bei Aufgabe als Frachtgut für die im Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Tarife, Seite 11, sub c speciell angegebenen Artikel, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg / 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Für Stückgüter	Aufrechthaltung der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Güterverkehr, giltig vom 1. Februar 1889
Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894			
Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Güterverkehr vom 1. April 1889		Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Güterverkehr vom 1. Februar 1889	
Bestehen keine directen Tarife			
c) 194 b) 300 a) 494		c) 181 b) 284 a) 460	231·5 283 286 270 kr.
*) Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		*) Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	
*) Siehe Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Gütertarifes vom 1. April 1889		*) Siehe Bestimmungen des genannten Tarifes	
Die Abfertigung der Transporte erfolgt via Kufstein			

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	8	9	10
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Bahnverwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Kaisr Ferdinands-Nordbahn
für die Transportstrecke: von	Mehl und sonstige Mahlproducte; Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaatsn	Güter aller Art	Petroleum-Naphta (Benzin aus Petrolenm dsstillirt) ale Frachtgut
für die Transportstrecke: von	Győr (loco)	Reichenberg; Bakov	Mähr.-Ostran
für die Transportstrecke: nach	Graz Südbahu transit mit der Bestimmung nach: Cilli Laibach Marburg; Cilli Laibach Marburg; Cilli Laibach Marburg; Cilli Laibach Marburg	Altmünsterol transit 1. Für Sendungen nach Bonrg und weiter. 2. Für Sendnngen nach Valence nnd weiter.	München S.B.; München O.B.; München C.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Auflieferung von mindestens 1500 t.** Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlnng für diesee Gewicht	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen oder Frachtzahlnng für dieses Gewicht	Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen
und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteree, längstens bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis 28. Fehruar 1894; Vom 1. Jänner 1894 bis znr Durchführung im Tarifwege, längstsns bis 31. December 1894	Vom 15. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführnng längstene bis 31. Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westungarisch-Steirischer Eisenhahn-Verkehr	Localtarif	
Frachtsatz per 100 kg	52·0; 64·0; 68·5; 71·5; 65·5		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz in Kreuzern	49·0; 59·0 59·0; 54·0 54·0 59·0; 49·0 49·0 54·0; 56·0 56·0 61·0	ad 1) 4·07 ad 2) 4·05; ad 1) 3·54 ad 2) 3·52 in Mark	1·95; 1·92; 1·98 in Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3·0; 5·0 5·0; 14·5 14·5 9·5; 22·5 22·5 17·5; 9·5 9·5 4·5		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungewege	Im Kartirungswege	Im Kartirungewege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss	Gegen anf den Namen der die Begünstignng in Anspruch nehmenden Firmen als Absender lautende Frachtbrief-Dnplicate, welche bis längstens Ende März 1895 vorznlegen sind		
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	11	12	13	14
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	
für die Transportstrecke von	Parquetten, fertige und Parquetteriewaren als Frachtgut	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie	Schnitt- und Banholz, bezw. Holz des Specialtarifes 2 welches laut Tarif Theil I sub Pos. H. 19 rangirt	
	Nussdorf	Mislitz	Leoben transit	Grosslupp / St. Marein-Sap / Skofelca
nach	Bregenz transit / Buchs transit / St. Margrethen transit / Lindau transit	Den im Gütertarife Theil II. Heft 2, giltig vom 1. August 1893 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (Ausnahmetarif Nr. 1 für Getreide etc.) entbaltenen Rheinisch-Westfälischen Stationen	Den Grenzstationen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Export	Triest Freihafen / Triest S.B. / Triest-S. Andrea
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen. Einhaltung der auf Seite 6 des vom 1. December 1888 giltigen Tarifes, Theil II, 1. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze im Verkehre mit Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margretben transit	Einhaltung der Bestimmungen des nebenstehend bezeichneten Tarifes	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte beigestellten Wagen. Aufrechtbaltung der sonstigen für Güter der Clasee C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Zwecke des Exportnacbweises mit direct nacb ausländischen Stationen lautenden Fracbtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Aufgabe in Wagenladungen à 10 t bezw. Frachtzablung hiefür
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Vom 5. Jänner 1894 bis zur Durcbführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894
Bezeichnung	Tarif Theil II. 1. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. December 1888	Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893)	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bestehen keine	Bestehen keine directen Frachtsätze	Wagenladungsclasse C	
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine	Die für den Verkehr mit Wien-Staatsbahnhof (St.E.G.) im Ausnahmetarif Nr. 1 (Getreide etc.), des vorbezeichneten Tarifes bestehenden directen Frachtsätze	Ausnahme-Tarif I	56 / 54 / 52
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Wien K.F.J.B.: 311 / 311 / 302 / 311 Wien K.E.B.: 302 / 302 / 296 / 302 Nussdorf: 307 / 311 / 298 / 307 Cts.		Verschieden	43 / 43 / 43 Kreuzer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				13 / 11 / 9
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Verschieden	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Im Kartirungswege		
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
15	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Kleie	Den in nebenstehend angeführten directen Tarifen einbezogenen österr.-ungar. Stationen	Den in nebenstehend angeführten directen Tarifen einbezogenen deutschen Stationen	Die Abfertigung der Sendungen muss auf Grund der Bestimmungen der hier angeführten directen Tarife erfolgen	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	a) Theil III, Tarifheft Nr. 1 vom 1. October 1889; Theil III, Tarifheft Nr. 2 vom 10. April 1891; Theil III, Tarifheft Nr. 3 vom 1. October 1889 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güterverkehr; b) Ausnahmetarif Nr. 1 und 2 im Theile II, Heft 1, 2 und 3 für den Nordösterr.-Mitteldeutschen Güterverkehr vom 1. September 1889; c) Theil III, Tarifhefte Nr. 1 und 2 für den Galizisch-Süddeutschen Eisenbahnverband vom 1. September 1890	V e r s c h i e d e n	Bis zur Ausgabe neuer directer Tarife werden in solchen Relationen, deren Frachtsätze in Folge der Einführung ermässigter Ansnahmetarife auf den preussischen und sächsischen Staatsbahnen, sowie auf den Reichsbahnen unterboten werden, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 3 Pfennig für 100 kg bewilligt	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t n n g s w e g e	Gegen Original-Frachtbriefe, welche innerhalb sechs Monate vom Tage der Aufgabe der Sendungen, der General-Direction der kgl. bayer. Staatseisenbahnen in München, durch deren Vermittlung die Frachtruckvergütung erfolgt, vorzulegen sind	Dieses Zugeständniss findet auch auf solche der hier in Betracht kommenden Sendungen Anwendung, welche nach Massgabe der Bestimmungen der hier in der 9. Rubrik angeführten directen Tarife eingelagert werden und für welche die directen Frachtsätze auf dem Reexpeditionswege zur Geltung gelangen

16 **K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen**

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1894 werden die directen Frachtsätze der Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr in den Relationen Wien (K.E.B.)—Genf transit und—Verrières transit unter Anfrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn bewilligt, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditionsfrachtsätze im Kartirungswege zur Berechnung gelangen:

Zwischen Wien (K.E.B.) und	A	B	Zwischen Genf trs., sowie Verrières trs. und	A	B
	Francs Gold für 1000 kg			Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	33·20	26·68	Buchs transit	23·00	18·60
Bregenz trs., sowie Lindau trs.	33·60	27·08	Bregenz trs., sowie Lindau trs.	22·60	18·20
Romanshorn transit	36·40	29·08	Romanshorn transit	19·80	16·20

17 **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen** — K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Die österreichischen Schnittsätze bis Peri des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes vom 1. October 1887, bezw. des Nachtrages IV hiezu, giltig vom 1. December 1892 für Schnittholz im Verkehre mit den nachbenannten Stationen finden bis Ende December 1894 bei Reexpedition, bezw. Einlagerung der Sendungen in der Station Söll-Lenkenthal im Rückvergütungswege Anwendung. Das Zugeständniss hat für nachstehende Relationen Giltigkeit, u. zw.:

1. Im Verkehre von den Stationen der Strecke Selzthal bis Oeblarn einerseits und den italienischen Stationen der Gruppe VII anderseits.
2. Im Verkehre von den Stationen der Strecke Gröbming bis Kitzbühel und Salzburg excl. Bischofshofen excl. einerseits und den italienischen Stationen der Gruppen V, VI und VII andererseits.

Als Lagerfrist (Reexpeditionsfrist) wird ein Zeitraum von 12 Monaten festgesetzt.

Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Innsbruck zur Einsicht auf.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
18			Getreide aus Pos. G 13, Mehl und Mahlproducte der Pos. M 4 des Tarif-Theiles I, Malz, Hopfen, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bhf.	Szeparowce Kniazdwor	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	16	8	8	Im Kartirungswege		Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Die Aufnahme dieser Sendungen erfolgt nur an solchen Tagen, an welchen in der Strecke Kolomea—Szeparowce Kniazdwor Erfordernisszüge verkehren, falls die betreffenden Sendungen im Manipulationswagen untergebracht werden können
				oder umgekehrt										
				Kolomea Bhf.	Diatkowce Brettler				12	4	8			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce Kniazdwor	Diatkowce Brettler				9	4	5			
				oder umgekehrt										
			Banmaterialien a) der Classe C b) des Specialtarifes 2 c) „ „ 3	Kolomea Bhf.	Szeparowce Kniazdwor				ad a) 16 ad b) 10 ad c) 16	8 8 8	8 2 8			
				oder umgekehrt										
				Kolomea Bhf.	Diatkowce Brettler				ad a) 12 ad b) 8 ad c) 12	4 4 4	8 4 8			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce Kniazdwor	Diatkowce Brettler				ad a) 9 ad b) 6 ad c) 9	4 4 4	5 2 5			
				oder umgekehrt										
			Mehl und Mahlproducte der Pos. M 4 des Tarif-Theiles I	Kolomea Bhf.	Szeparowce Kniazdwor				16	8	8			
				oder umgekehrt										
				Kolomea Bhf.	Diatkowce Brettler				12	4	8			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce Kniazdwor	Diatkowce Brettler				9	4	5			
				oder umgekehrt										
			Malz, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bhf.	Szeparowce Kniazdwor				18	8	10			
				oder umgekehrt										
				Kolomea Bhf.	Diatkowce Brettler				14	4	10			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce Kniazdwor	Diatkowce Brettler				10	4	6			
				oder umgekehrt										
			Hopfen	Kolomea Bhf.	Szeparowce Kniazdwor				28	8	20			
				oder umgekehrt										
				Kolomea Bhf.	Diatkowce Brettler				20	4	16			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce Kniazdwor	Diatkowce Brettler				14	4	10			
				oder umgekehrt										

Sollten die seitens der schliessenden Firma ab Kolomea Bahnhof nach Diatkowce Brettler und Szeparowce Kniazdwor, sowie umgekehrt, innerhalb eines Jahres (vom Tage des Vertragsabschlusses an gerechnet) verfrachteten Güter ein Gesammtquantum von mindestens 1500 Wagenladungen à 10 t erreichen, so wird für die in der Relation Kolomea Bahnhof—Szeparowce Kniazdwor, sowie umgekehrt, insgesammt aufgelieferten Frachtmengen ein Nachlass von 1 kr. pro 100 kg; sollte das Gesammtquantum dagegen mindestens 2000 Wagenladungen à 10 t erreichen, so wird für die in der Relation Kolomea Bahnhof—Szeparowce Kniazdwor, sowie umgekehrt, aufgelieferten Frachtmengen ein Nachlass von 2 kr. pro 100 kg zugestanden. Die nebenstehende Frachtbegünstigung bildet einen integrirenden Theil des Vertrages betreffend die Anlage von Schleppgeleisen in Diatkowce Brettler und Szeparowce Kniazdwor

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
19	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rohes Petroleum (Rohöl)	K o l o m e a transit	Peczenizyn-Szczepanowski	Aufgabe in Cisternenwagen in Mengen von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f	19	19	17	2	Im Kartirungswege	
19	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohle mineralische, der Pos. K—32 des Tarif-Theilee I	S o p ó w	Kolomea transit (für Sendungen nach Tlumacz-Palahicze)	Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 250 Wagenladungen Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen		L o c a l t a r i f	4	3	1	Im Rückvergütungswege	Gegen die bezüglichen Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	
19			S o p ó w	Tlumacz-Palabicze	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			16	14	2	Im Kartirungswege		
20	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Caustische Soda der Pos. A—63, Eisen und Eisenwaaren der Poe. E—6 und 7, Leim der Pos. L—5 des Tarif-Theiles I	Kolomea Bahnhof	Peczenizyn Szczepanowski	Frachtzahlung für mindeetens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f	19	17	2	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigung findet nur auf Sendungen, welche von der Petroleumraffinerie in Peczenizyn bezogen werden, Anwendung
19		Schwefelsäure aus Pos. S—14 des Tarifttheiles I			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			19	17	2			
10		Leere Fässer (alte, gebranchte)			Aufgabe in beliebigen Mengen			kr.	kr.	kr.			

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	23	24
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate	Heu als Frachtgut
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Den in nebenstehend angeführten directen Tarifen einbezogenen österreichischen Stationen	Lundenburg / Bisenz-Pisek und Bisenz Stadt / Angern
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Stationen der französischen Ostbahn	Frankfurt a. M. Mainz C.B. Wiesbaden Rhein- und Taunusbahnhf. (Staatsbahnhf.) Wiesbaden H.L.B. / Frankfurt a. M. Mainz C.B. / Wiesbaden Rhein- und Taunusbahnhf. (Staatsbahnhf.) Wiesbaden H.L.B. / Frankfurt a. M. Mainz C.B. / Wiesbaden Rhein- und Taunusbahnhf. (Staatsbahnhf.) Wiesbaden H.L.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Die Abfertigung der Sendungen muss auf Grund der hier angeführten directen Tarife erfolgen, insoferne die französische Bestimmungsstation in dieselben aufgenommen ist	Bei Aufgabe von, bezw. bei Zahlung der Fracht für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	a) Tarif-Theil III, Heft 1, vom 1. December 1893 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verband, b) Nachtrag 8/B zu Tarif-Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. August 1887 nebst Anhang, bezw. einschlägige Local- und Verbandstarife im Verkehre mit jenen Stationen der Französischen Ostbahn, welche in die Oesterr.-Ungar.-Französischen, bezw. Oesterr.-Ungar.-Süddeutsch-Französischen Verbandstarife nicht aufgenommen sind	
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Bis zur Ausgabe neuer directer Tarife werden in solchen Relationen, deren Frachtsätze durch die ermässigten Ausnahmetarife der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterboten werden, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 40 Ctms. pro Tonne, bewilligt	in Mark: 1·99 / 2·08 — 2·09 — 2·06 / 2·15 — 2·16 — 1·95 / 2·04 — 2·05
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Original-Frachtbriefe sind längstens bis 31. März 1895 der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorzulegen, durch deren Vermittlung die Frachtrückvergütung erfolgt	
Besondere Bemerkungen	Dieses Zugeständniss findet auch auf solche der hier in Betracht kommenden Sendungen Anwendung, welche nach Massgabe der Bestimmungen der hier in der genannten Rubrik angeführten directen Tarife eingelagert werden und für welche die directen Frachtsätze auf dem Reexpeditionswege zur Geltung gelangen	

Fortlaufende Nr.	25	26	27
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steine der Position S 57 und S 59 der Waaren-Classification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Papier aller Art zum Exporte	Packpapier und Pappendeckel
für die Transportstrecke: von	Pola	Wadowice	1. bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
für die Transportstrecke: nach	Digname		2. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Divacca	Dzieditz transito	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Ausschluss der Localbahnstrecken
und gilt in der Zeit	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen in der Strecke Wadowice—Bielitz per Bahn und zu den bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen
	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	23, bezw. 29 kr.	27·4 kr.	13 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	15 kr.	14·0 kr.	11 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	8, bezw. 14 kr.	13·4 kr.	2 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen zum Bau der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein		Die Frachtbegünstigung ad 2 hat für Sendungen mit der Bestimmung nach ungarischen Stationen keine Giltigkeit

Bielitz transito (für Sendungen von Wadowice)	Wadowice	Bielitz transito (für Sendungen von Wadowice)	
0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	11 kr.	Verschieden	
	2 kr.	6 kr.	

Fortlaufende Nr.	28	29	30	31
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
	Betheiligten Verwaltungen	Wiener Verbindungsbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mehl	Eisenglimmer, Eisenschlacken, auch Converter-, Frischfener-, Puddel- u. Schwelsofenschlacken, Erze, roh und geröstet, Magnesia, roh und gebrannt, Schwefelkiesabbrände, Sinteln von Erzen	Magneeia-Kalkstein	Pflaster-eteine / Quader-steine
für die Transportstrecke von	a) Wien K.E.B. b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Ó-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Wien Aspangbahnhof transit Wien Staatsbahnhof transit	Wien Südbhf. (Matzleinsdorf) transit	Wappoltenreith-Raabs
für die Transportstrecke nach	Der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz), dann nach Stationen der Französischen Ostbahn	Wien Nordbahnhof transit	Wien Staatsbahnhof (St.E.G.) transit Wien Aspangbahnhof transit	Wien K.F.J.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Einhaltung der in den genannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Verladung der Transporte in leer retourgehende Kohlenwagen. Einverständniss-Erklärung der Partei auf dem Frachtbriefe mit der thunlichen Verladung und Beförderung	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagene
in der Zeit und gilt	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1894		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893, bezw. Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893; Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, 1. Heft, vom 1. December 1893, bezw. Theil III, 2. Heft, vom 15. April 1891	Tarif der Wiener Verbindungsbahn		Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	5 kr.	5 kr.	20 kr. / 23 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Verschieden	4 kr.	4 kr.	13 kr. / 20 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	ad a) und b) 13 Centimes, bezw. (im Verkehre mit Singen und Conetanz) 10 Markpfennig	1 kr.	1 kr.	7 kr. / 3 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind			
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
32	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Position 128 und 129 des Tarif Theiles I	Friedrichshütte	Grybów Orló loco Orló transit Gorlice Tarnów Jasło Iwonicz Sanok Zagórz Sambor	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Nachweis des Bezuges einer Frachtquantums Eisenerz und Eisen, roh, alt, gebrochen nach Węgierska Gorka und Friedrichshütte, welche das von diesen Stationen in der gleichen Zeitperiode in Versandt gebrachte Quantum Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren um 50% übersteigt. Sicherstellung der Differenz zwischen den officiellen und zugestandenen Frachtsätzen	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 50 60 56 55 61 59 64 69 69 81	kr. 44·3 56·9 52·8 51·0 57·1 54·2 54·2 59·6 60·8 77·6	kr. 5·7 3·1 3·2 4·0 3·9 4·8 9·8 9·4 8·2 3·4	Im Kartirungswege		Wegen Sicherstellung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen ist vor Inanspruchnahme dieser Begünstigung mit der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen
				Węgierska Gorka	Grybów Orló loco Orlo transit Gorlice Tarnów Jasło Iwonicz Sanok Zagórz Sambor				52 62 58 57 62 61 67 70 72 82	47·3 59·9 55·8 54·0 60·1 54·2 56·0 61·9 63·2 80·1	4.7 2·1 2·2 3·0 1·9 6·8 11·0 8·1 8·8 1·9			
33	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	W.V.B.	Kohle	Wien St.E.G. transit	Wien-Südbahn bezw. Matzleinsdorf	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	5 kr.	3 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
34	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Nürschan	1) Győr 2) Czegléd 3) Szeged 4) Arad Stationen der der kgl. ungar. Staatsbahnen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. — Im Uebrigen gelten die für Kohle bezüglichen Bestimmungen. Instradirung der Transporte: 1) via Pilsen—Knesdorf—Wien St.E.G.—Brück a. L. 2), 3), 4) via Pilsen—Wien-Quaibahnhof—Marchegg	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Directer Kohlentarif zwischen der Böhmischtn Westbahn und k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Aug. 1892 u. Localgütertarife	Krenzer ö. W. 81·5 117·8 131·8 137·8	75·8 109·0 123·8 129·8	5·7 8·8 8·0 8·0	Im Kartirungswege		
35	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Für Güter der Classen I II A	Zwischen Čaetolowitz trs. und Rothkosteletz	Anfrachthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, sammt allen Nachträgen	Kreuzer 42·0 33·0 32·2	39·0 29 28	3·0 4·0 4·2	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
36	K.F.N.B.	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen												

Für die laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1893, fortlaufende Nummer 2743, begünstigten Transporte von Eisenerzen ab Eisenerz nach M.-Ostrau und Schönbrunn wird zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht, das im Rückvergütungswege zur Durchführung gelangt, zugestanden, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen der citirten Publication vollständig erfüllt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
37	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonröhren als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I bis V	10·5 kr. ö. W.	9·0 kr. ö. W.	1·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Chamotteziegel, Trottoirplatten aus Thonmasse	Franzensbad transit (für Sendungen von Voitersreuth)	Weleslawin	1. Anfgabe als Frachtgut, und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			38·3 kr. ö. W.	35·3 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis längstens 31. Jänner 1895	
			Thonröhren und Chamottewaaren der Classe C; Thonerde der Classe C			2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen								
						2. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist parteiseits zu besorgen								
38	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Ausnahmetarifes 6a und 6b des nachgenannten Tarifes als Frachtgut	Carlsbad	Adorf, Altenburg, Anerbach (unt. Bhf.), Borna, Borsdorf, Crimmitschau, Falkenstein, Gaschwitz, Gera, Gera Pforten, Gössnitz, Greiz (Bhf. u. Hlt.), Groitsch, Kieritsch Leipzig, (Bayer. Dresdn. Berl. Thür. Bhf.), Lengenfeld*)	Aufllieferung von mindestens 300 Tonnen im Jahre 1894. Abfertigung im Localverkehre	Einhaltung der in den bezüglichen Tarifen enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1894	Tarif für den Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 3 und 4 vom 1. Juni 1892	Verschieden	Verschieden	Mark 0·04 Pfg.	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
			Holz des Ausnahmetarifes IV als Frachtgut	Franzensbad	Eger	Auflieferung von mindestens 300 Tonnen im Jahre 1894. Abfertigung im Localverkehre		Localgütertarif Theil I und Theil II nebst Nachträgen	16·7	11·8	4·9			
			Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Franzensbad	Eger				16·8	11·8	5·0			
									17·2	11·8	5·4			
									17·4	11·8	5·6			

Kreuzer ö. W.

*) Lobstädt, Mehltheuer, Meuselwitz, Oelsnitz im Erzgeb., Oelsnitz i. V., Plagwitz-Lindenau, Plauen i. V. (ob. und unt. Bhf.), Rehmsdorf, Reichenbach i. V., Remse, Reuth, Ronneburg, Rositz, Schmölln i. S.A., Schönberg i. S., Werdau, Zeitz, Zeulenroda, Zwickau i. S.

Fortlaufende Nr.	39	40	41
Die Publication erfolgt	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der	K. k. österr. Staatsbahnen und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Reisegüter der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Drucksorten, Schreib-, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, ferner Zugsausrüstungsgegenstände und Reservebestandtheile für Locomotiven und Tender: 1. Bei Aufgabe als Eilgut; 2. Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte; 3. Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	II. Thonerde, gewöhnliche (lose oder in Säcken verpackt) und Caolin
für Artikel	Kohle, mineralische als Frachtgut	I. Kalkspath und gemahlener Kalkstein	
für die Transportstrecke: von	Schwaz-Kuttowitz	Eger (B.E.B.) oder umgekehrt	Falkenau a./E. Carlsbad
für die Transportstrecke: nach	Saaz B.E.B.	Chodau (B.E.B.) oder umgekehrt	a) Moosach (B.St.B.) b) Pasing (B.St.B.)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Einhaltung der Tarifbestimmungen	a) Die betreffenden Sendungen müssen nach Stationen der Localbahnen Elbogen-Neusattel—Elbogen, bezw. Chodau-Neudek bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen. b) Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger fungiren. c) Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad I. für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, ad II. für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen, für Güter der Classe C des österr., bezw. des Specialtarifes III des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes bestehenden Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, resp. bis zur Einführung des Gütertarifes Theil II, Heft 3 für den österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif vom 1. August 1892 für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Localgüter-Tarife der betheiligten Bahnen
Frachtsatz per 100 kg	13·6 kr. ö. W.	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		1. 20·20 2. 9·60 3. 7·07 kr. ö. W.	a) 0·96 b) 0·98
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		1. 21·80 2. 10·40 3. 7·63	0·37
Art der Durchführung	Kartirung	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Verschieden	Mark
Besondere Bemerkungen			a) 0·89 b) 0·91

Fortlaufende Nr.	42	43
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Buschtéhrader Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Graphiterde, rohe, unreine	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc.
für die Transportstrecke von	Passau (B.St.B.)	Leoben
für die Transportstrecke nach	Altkladno	Vordernberg und vice versa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut in Ladungen von mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Einhaltung der für Güter des Specialtarifes III des Theiles I „Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Oesterr.-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits“	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Böhmisch-Bayerischer Gütertarif, Heft III, vom 1. April 1879 sammt Nachträgen	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	1·05 Mark	Bei Aufgabe als Eilgut 8 kr. pro 100 kg; bei Aufgabe als Frachtgut u. zw. in jedem Gewichte 4 kr. pro 100 kg und in Wagenladungen, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pr. Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 3·1 kr. pr. 100 kg	ö. W. fl. 0·80 per Lastwagen	ö. W. fl. 1·50 per Personenwagen	ö. W. fl. 2·20 per Tender-Maschine od. pr. Schlepptender
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		
Art der Durchführung	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke				
				von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	
44	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zinkblech	Oswiecim	Mähr.-Ostrau	Triest Südbahn Triest-Freihafen S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China oder Japan via Suez-Canal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den österr.-ungar. ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Galizisch-adriatischen Verkehr vom 1. Jänner 1893	Tarif für den Süd.-Nordösterr. - ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892
45	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, Eisenbahn Wien-Aspang, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Eszterháza-gyár	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. Mai 1893	Heller 116	Heller 101	Heller 15
46	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Augsburg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief und Abfertigung der Sendungen mit directen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den südösterreichisch-ungar.-deutschen Güterverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den südösterr.-ungarischen-deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	33.97 Francs pro Tonne=1000 kg	30·14 Francs pro Tonne=1000 kg	3·83 Francs pro Tonne=1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch tritt die im Verordnungsblatt Nr. 112 vom 28. September 1893, sub Pos. 1791, publicirte Begünstigung ausser Kraft
47	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österreichischen Staatsbahnen	Eichenholz-Extract	a) Barcs b) Sissek	Bregenz St. Margarethen Buchs	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der einschlägigen Normaltarife	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Tarifsätze	a) 133·9 / b) 142·7	a) 134·6 / b) 145·2	a) 131·1 / b) 140·7 kr. incl. Steuer	Im Kartirungswege

Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
Tarif für den Galizisch-adriatischen Verkehr vom 1. Jänner 1893	198 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	148 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	50 kr. ö. W.	Im Kartirungswege oder im Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den österr.-ungar. ostindischen Verkehr			
Tarif für den Süd.-Nordösterr. - ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	194 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	137 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	57 kr. ö. W.				
Tarif für den Süd.-Nordösterr. - ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	194 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	137 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	57 kr. ö. W.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
48	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	a) Trifail b) Sagor	Laibach S.B. Divacca	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Einrechnung eines fünfpercentigen Gutgewichtes. Anf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller a) 28 b) 28 a) 54 b) 54		20 18 38 36	8 10 16 18	Im Kartirungswege		
49	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Graz S.B. Leoben S.B. Leoben S.B. Graz S.B. Leobersdorf Klagenfurt Prevali Prevali	Leoben S.B. und vice versa Mürzzuschlag Unter-Drauburg Klagenfurt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dscember 1894	Localtarif	Heller 36 36 44 55 43 16 39		28 23 25 25 26 10 22	8 13 19 30 17 6 17	Im Kartirungswege		
50	**Südbahn-Gesellschaft**	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Wein	Triest S.B.	Kismarton-Szárazvám	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Directer Frachtsatz besteht nicht	112 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und Steuer		Im Kartirungswege		
51	**Südbahn-Gesellschaft**													

Berichtigung.

Der Frachtsatz für Porzellanerde (Chinaclay, Caolin) von Karlsbad nach Peri transit in der im Verordnungsblatte Nr. 144 vom 19. December 1893 unter fortlaufender Nr. 2580 veröffentlichten Frachtermässigung, soll statt Frcs. 29·23 richtig heissen **Frcs. 23·23** pro Tonne = 1000 Kilogramm.

Berichtigung. Böhmische Westbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 14. December 1893 sub fortlaufende Nr. 2466 publicirten Frachtsätze für Steinkohlen- und Coaks-Transporte von Radnitz gelten richtig von „Stupno-Bras".

Berichtigung. Mähr.-schles. Centralbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 21. December 1893 in der auf Seite 2443 sub Post 2620 enthaltenen Publication sind die unter Rubrik „zugestandener Frachtsatz" angesetzten 4 kr. pro 100 kg unter Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatz" zu setzen.

Druckfehler-Berichtigungen. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In den im Verordnungs-Blatte Nr. 148/93 verlautbarten Frachtbegünstigungen sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Ad Pos. 2965 ist statt „Paprád-Felka" **„Poprád-Felka"** zu setzen.
2. Ad Pos. 2966 hat der Name der Station „Oderherg" richtig **„Oderberg"** zu lauten.
3. Ad Pos. 2969 ist unter der Rubrik „Bedingungen" in der 2ten Zeile nach dem Worte „Frachtzahlung" das Wort **„mindestens"** zu streichen.
4. Ad Pos. 2977 sind unter der Rubrik „zugestandener Frachtsatz" folgende Frachtsätze einzutragen:

a) für Bazias { 1) 90, 2) 89, 3) 88 — b) für Orsova { 1) 96, 2) 95, 3) 95 — c) für Verciorova { 1) 96, 2) 95, 3) 95

ferner sind in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatz" einzutragen:

a) für Bazias { 1) 6, 2) 5, 3) 6 — b) für Orsova { 1) 6, 2) 5

5. Ad Pos. 2983 ist unter der Rubrik statt den Worten „nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens" zu setzen **„für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen"**.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Offert-Ausschreibung

für

diverse Hochbauherstellungen in der Station Arnoldstein.

In der Station Arnoldstein soll das bestehende Aufnahmsgebäude vergrössert und diverse andere Hochbau-Objecte neu ausgeführt werden.

Die Ausführung dieser Arbeiten wird im Offertwege vergeben werden.

Die Bausumme beträgt ca. 31.500 fl.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Bedingnisse, die Preisliste, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne sind bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach, (Bahnerhaltungs-Inspectorat) in den Amtsstunden einzusehen und können daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformularien behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Hochbauherstellungen in der Station Arnoldstein" **längstens am 12. Jänner 1894, 12 Uhr Mittags** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach behält sich übrigens das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Villach, im December 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1894 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen zu Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge an: Taggeld	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge an: sonstigen Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, bei welchen die Competenz-Gesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
20 prov. Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	fl. 1	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Kenntniss der deutschen Sprache in Wort, sowie der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1894
20 prov. Weichenwächter		80 kr.		Kenntniss der deutschen Sprache in Wort und Schrift				
30 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		fl. 1	Dienstkleider	Kenntniss der deutschen Sprache in Wort und Schrift, sowie der einfachen Rechnungsarten				
6 prov. Kanzleidiener		fl. 1 bis fl. 1 30 kr.			Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit; jedoch mindest. 6 Wochen			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 6. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 27. December 1893 *) wegen neuerlicher Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die laut Artikel I des Gesetzes vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, verlängerte Wirksamkeit der Bestimmungen der Artikel I bis inclusive X des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden, wird bis 31. December 1894 ausgedehnt.

Artikel II.

Mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes, welches mit 1. Jänner 1894 in Kraft tritt, werden Mein Handelsminister, Mein Minister des Innern und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 27. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Gesetz vom 27. December 1893 **), betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie die Herstellung der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf—Zuckmantel auf Staatskosten.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachfolgende, von den Ministerien des Handels und der Finanzen mit der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft zu Wien am 31. Mai 1893 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der genannten Gesellschaft durch den Staat, wird genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, Abzweigungen von der zufolge des obigen Uebereinkommens an den Staat übergehenden Eisenbahn-Linie Hansdorf—Ziegenhals, und zwar:

a) von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) und
b) von Niklasdorf nach Zuckmantel

*) Enthalten in dem am 29. December 1893 ausgegebenen LXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 198.
**) Enthalten in dem am 29. December 1893 ausgegebenen LXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 199.

mit den veranschlagten Gesammtkosten-Beträgen von 1,700.000 fl. und von 570.000 fl., welche als Maximalbeträge zu gelten haben, auf Staatskosten herzustellen.

Die Ausführung dieser Abzweigungslinien, von welchen die unter lit. a) bezeichnete jedenfalls normalspurig herzustellen ist, wird an die Bedingung geknüpft, dass die von den Interessenten in bindender Form zuzusichernden Beitragsleistungen, wozu insbesondere die unentgeltlich oder zu ermässigten fixen Preisen erfolgende Abtretung von Grund und Boden, Lieferung von Materialien, sowie sonstige Leistungen zu Gunsten des Bahnunternehmens gehören, nach den von der Regierung zu prüfenden Nachweisungen für die Localbahn Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) den Werthbetrag von mindestens 200.000 fl., für die Localbahn Niklasdorf—Zuckmantel den Werthbetrag von mindestens 70.000 Gulden erreichen.

Artikel III.

Von den zufolge § 1, Z. 4, und § 3 des obigen Uebereinkommens dem Staate zufliessenden Beständen und Capitalszahlungen darf im Laufe des Jahres 1894 ein Betrag von höchstens 300.000 fl. für Investitionen (Erweiterungsbauten, Nachschaffungen, Fahrparkvermehrung u. dgl.) auf den bestehenden, nunmehr an den Staat übergehenden Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, ein Betrag von höchstens 600.000 fl. für den Bau der Localbahn Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und ein Betrag von höchstens 200.000 fl. für den Bau der Localbahn Niklasdorf—Zuckmantel verwendet werden.

Der hienach mit Ende des Jahres 1894 verfügbar bleibende Rest der Eingangs angeführten Bestände und Capitalszahlungen sammt den zuwachsenden Fructifications-Zinsen ist als besonderer Investitionsfonds zu behandeln, welcher nach Massgabe der thatsächlichen Verwendung für Investitionen auf den bestehenden Linien, sowie für den Ausbau der Localbahnen Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf—Zuckmantel successive als ausserordentliche Einnahme in die Staatsvoranschläge des Jahres 1895 und der folgenden Jahre einzustellen sein wird.

Artikel IV.

Das im Artikel I angeführte Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Für die Ausgabe und bücherliche Eintragung der im Sinne des gedachten Uebereinkommens von der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft auszugebenden dreipercentigen Prioritäts-Anleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, sowie für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden wird die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieser Anleihe die Befreiung von der für dieselben zu entrichtenden Einkommensteuer und von der Coupon-Stempelgebühr gewährt.

Ebenso wird in Ansehung der nach Artikel II herzustellenden Eisenbahn-Linien die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind, mit Ausnahme der Linien von Časlau nach Zawratetz, von Časlau nach Močowitz und von Königshan nach Schatzlar, welche einstweilen im Betriebe der anschliessenden Privatbahnen verbleiben dürfen, von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 27. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 31. Mai 1893 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat.

§ 1.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft überträgt an den Staat das Eigenthum ihrer sämmtlichen Eisenbahn-Linien mit allen Rechten, welche ihr hierauf auf Grund der bezüglichen Allerhöchsten Concessions-Urkunden, der mit der k. k. Staatsverwaltung abgeschlossenen Vereinbarungen, sowie aller sonstigen, wie immer Namen habenden Rechtstitel zustehen.

Diese Uebertragung umfasst insbesondere:

1. Die im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Prag eingetragenen gesellschaftlichen Eisenbahn-Linien, und zwar:

a) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 25. Jänner 1877, R.-G.-Bl. Nr. 15, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 7. December 1884, R.-G.-Bl. Nr. 195, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Stadt Elbogen zur Station Elbogen-Neusattel der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn;

b) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 9. März 1880, R.-G.-Bl. Nr. 41, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 103, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Časlau der privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn über Žleb nach Ronow und Zawratetz mit der Abzweigung von Skowitz nach Wrdy und Bučitz;

c) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. August 1880, R.-G.-Bl. Nr. 124, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 27. September 1882, R.-G.-Bl. Nr. 139, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Kaschitz der Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau) nach Schönhof;

d) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 8. September 1880, R.-G.-Bl. Nr. 129, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Chodau der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Neudek;

e) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 9. Mai 1881, R.-G.-Bl. Nr. 48, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. Juli 1890, R.-G.-Bl. Nr. 176, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Nusle der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Modřau;

f) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 30. Juli 1881, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Časlau der Časlau Zawratetzer Localbahn nach Močowic;

g) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 2. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Königshan der privilegirten Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Schatzlar;

h) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 22. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 108, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Olmütz der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Čellechowitz;

i) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 57, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Schönhof der Kaschitz-Schönhofer Localbahn nach Radonitz;

k) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 14. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 44, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Böhmisch-Leipa der privilegirten Böhmischen Nordbahn über Alt-Leipa und Reichstadt nach Niemes;

l) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 12. Mai 1884, R.-G.-Bl. Nr. 104, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 177, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station St. Pölten der Kaiserin Elisabeth-Bahn über Herzogenburg, Traismauer und Judenau nach Tulln zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef Bahn;

m) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 30. August 1884, R.-G.-Bl. Nr. 171, bildende Locomotiv-Eisenbahn von Budweis (Poříč) über Krems, Goldenkron, Krumau, Höritz, Stein, Schwarzbach, Oberplan nach Salnau;

n) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 5. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 53, bezw. des Staatsvertrages vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, bildende Locomotiv-Eisenbahn von der Station Hannsdorf der privilegirten Mährischen Grenzbahn über Goldenstein, Lindewiese und Freiwaldau an die Reichsgrenze zum Anschlusse an das preussische Eisenbahnnetz in der Richtung nach Ziegenhals;

o) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 12. October 1886, R.-G.-Bl. Nr. 176, bildenden Locomotiv-Eisenbahnen von der Station Herzogenburg der Localbahn St. Pölten—Tulln mit Uebersetzung der Donau nach Krems und von Hadersdorf durch das Kampthal nach Horn und von da nach Sigmundsherberg zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn;

p) die den Gegenstand der königlich preussischen Concessions-Urkunde vom 1. April 1887, bezw. des Staatsvertrages vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, bildende, auf königlich preussischem Staatsgebiete gelegene Bahnstrecke von der Reichsgrenze bis Ziegenhals.

2. Das gesammte zum Betriebe der unter 1, lit. a) bis inclusive p) angeführten Eisenbahn-Linien dienende feste und bewegliche Material mit Einschluss des Fahrparkes, des Inventars, der Verbrauchsmaterialien und der Vorräthe aller Art in dem ganzen Umfange, in welchem sich dasselbe in Händen der betriebführenden Bahnverwaltungen befindet.

3. Die sämmtlichen im Eigenthume der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft stehenden Schleppbahnen, sowie den gesammten sonstigen, nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen unbeweglichen Besitz der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft sammt allem Zubehör, mit alleiniger Ausnahme der sogenannten Gmelischgründe nächst Karlsbad, welche im Eigenthume der Bahngesellschaft verbleiben.

4. Die aus den Anlagecapitalien der Localbahnen von St. Pölten nach Tulln, von Herzogenburg nach Krems und von Hadersdorf nach Sigmundsherberg, sowie der Localbahn von Budweis (Poříč) nach Salnau gebildeten Reservefonds mit jenen Baarbeträgen, welche sich nach Hinzurechnung 4percent. Fructifications-Zinsen für die jeweilig unverwendet gebliebenen Bestände mit dem Tage der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) als noch unverwendet ergeben.

Im Hinblicke auf die vorstehenden Bestimmungen ist die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums die unter 1, lit a) bis p), 2 und 3 angeführten Vermögensobjecte zu veräussern oder zu belasten.

Abgänge, welche sich in dieser Hinsicht etwa ergeben sollten, hat die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft zu vertreten.

§ 2.

Im Hinblicke auf die laut § 1 vereinbarte Abtretung ihrer sämmtlichen Bahnlinien an den Staat übernimmt die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung, die ungetilgt aushaftenden Obligationen der von ihr aufgenommenen Anleihen, und zwar:

a) Prioritäts-Anleihe Serie I im ursprünglichen Nominalbetrage von 5,000.000 fl. ö. W.,
b) Prioritäts-Anleihe Serie III im ursprünglichen Nominalbetrage von 2 400.000 fl. ö. W.,
c) Prioritäts-Anleihe Serie IV im ursprünglichen Nominalbetrage von 2,600.000 fl. ö. W., und schliesslich
d) die für die Localbahn von Hannsdorf bis zur Reichsgrenze bei Ziegenhals ausgegebenen Seconde-Obligationen zur Rückzahlung, bezw. insofern sich diese Obligationen dermalen im Eigenthume der Gesellschaft befinden, überhaupt nicht mehr zur Ausgabe zu bringen, so zwar, dass die für diese Anleihen einverleibten eisenbahnbücherlichen Pfandrechte längstens bis zum Zeitpunkte der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien an den Staat (§ 10) vollständig zur Löschung zu bringen sind.

Für den Fall, als im Zeitpunkte der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien an den Staat (§ 10) die Löschung der für die vorangeführten Obligationen bestehenden Pfandrechte noch nicht vollständig durchgeführt sein sollte, wird die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sein, eine dem Nominalbetrage der noch nicht gelöschten Obligationen entsprechende Caution zu Handen der k. k. Staatsverwaltung zu erlegen, welche erst nach erfolgter Löschung der Pfandrechte für sämmtliche oben angeführten Obligationen zurückzustellen sein wird.

§ 3.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich ferner, behufs Bedeckung der Herstellungskosten der bereits in der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 5. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 53, für die Localbahn von Hannsdorf bis zur Reichsgrenze bei Ziegenhals, sowie in dem Staatsvertrage vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vorgesehenen Abzweigungslinie von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) und behufs Bedeckung der Kosten für Erweiterungsbauten und Nachschaffungen bei den dem Staate zu übergebenden Bahnlinien, sowie eventueil behufs Herstellung der projectirten Abzweigung der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals von Niklasdorf nach Zuckmantel der k. k. Staatsverwaltung einen Baarbetrag von 3,800.000 fl. ö. W. zur freien Verfügung in der Weise zu übergeben, dass ein Theilbetrag von 1,700.000 fl. ö. W. binnen drei Monaten nach erfolgter Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10), der Restbetrag von 2,100.000 fl. hingegen am 15. December 1894 zur Auszahlung gelangen soll.

§ 4.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft leistet ausdrücklich Verzicht auf die Bezahlung des derselben auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 53, und des Uebereinkommens vom 30. September 1884 vom Staate zugesicherten Hypothekar-Darlehens im Betrage von 1,200.000 fl. ö. W. für die Localbahn von Budweis (Pořič) nach Salnau, sowie auf jede wie immer Namen habende Vergütung für die bisher unterbliebene Auszahlung des gedachten Hypothekar-Darlehens, und tritt sohin das bezogeue Uebereinkommen vom 30. September 1884 seinem vollem Inhalte nach ausser Kraft.

§ 5.

Als Entgelt für die sämmtlichen auf Grund des gegenwärtigen Uebereinkommens von der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft übernommenen Leistungen verpflichtet sich der Staat, die sämmtlichen nach Durchführung der Ziehung vom 2. Jänner 1894 noch unverlost verbleibenden Obligationnn der von der genannten Bahngesellschaft aufgenommenen, mit vier Percent verzinslichen Prioritäts-Anleihe Serie II im ursprünglichen Nominalbetrage von 11,000.000 Mark d. R. W., sowie eine von dieser Gesellschaft noch aufzunehmende, ohne jeden Steuer-, Stempel-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit drei Percent verzinsliche und binnen 80 Jahren vom Jahre 1894 angefangen rückzuzahlende Prioritäts-Anleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgesetzten Währung mit der Wirksamkeit ab 1. Jänner 1894 zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Die angeführte neue Prioritäts-Anleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen, welche zur Bedeckung des zur Rückzahlung der im § 2 aufgezählten Obligationen, zur Bedeckung der sonstigen nach dem gegenwärtigen Uebereinkommen der Gesellschaft obliegenden Verbindlichkeiten und schliesslich zur theilweisen Rückzahlung des Actiencapitals der Gesellschaft (§ 12) bestimmt ist, wird durch Einverleibung des Pfandrechtes auf den im § 1, Zahl 1, unter lit. b), c), f), g), i), l), m), n) und o) aufgezählten Bahnlinien eisenbahnbücherlich sicherzustellen sein.

Für das Formular und den Tilgungsplan der auszugebenden Theilschuldverschreibungen der bezeichneten Anleihe, sowie für die Modalitäten der Begebung derselben wird die Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung ausdrücklich vorbehalten.

§ 6.

Mit Rücksieht darauf, dass zu Folge des gegenwärtigen Uebereinkommens die Locomotiv-Eisenbahn von Hannsdorf bis zur Reichsgrenze bei Ziegenhals in das unbeschränkte Eigenthum des Staates übergeht, wird die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft von der ihr zu Folge des auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 106) abgeschlossenen Uebereinkommens vom 25. April 1885 obliegenden Verpflichtung zur Rückzahlung des für die oben genannte Locomotiv-Eisenbahn aus Staatsmitteln gewährten Hypothekar-Darlehens in dem mit 1. Jänner 1894 noch ungetilgt verbleibenden Restbetrage von 550.000 fl. ö. W. in Jahresraten zu je 10.000 fl., sowie von der Zahlung der mit 1. Jänner 1894 rückständig bleibenden Zinsen dieses Hypothekar-Darlehens enthoben und das bezogene Uebereinkommen vom 25. April 1885 seinem vollen Inhalte nach ausser Kraft gesetzt.

§ 7.

Sämmtliche Activen der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, welche nicht zu Folge der Bestimmungen dieses Uebereinkommens an den Staat zu übergeben sind, insbesondere die Cassen- und Effectenbestände, die ausständigen Forderungen u. s. w. bleiben im Eigenthume der genannten Bahngesellschaft.

Dagegen hat diese Bahngesellschaft andererseits für ihre sämmtlichen, wie immer Namen habenden, vertragsmässigen oder sonstigen Verbindlichkeiten, insbesondere gegenüber den Besitzern der von ihr ausgegebenen Prioritäts-Obligationen, sofern dieselben nicht gemäss § 5 des gegenwärtigen Uebereinkommens vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden, aus ihren eigenen Mitteln aufzukommen, und tritt eine Rechtsnachfolge des Staates bezüglich bezüglich dieser Verpflichtungen nicht ein.

Sofern jedoch der Staat als Eigenthümer der gesellschaftlichen Bahnlinien gleichwohl in die Lage kommen sollte, zu irgend welchen über den Umfang der nach § 5 des gegenwärtigen Uebereinkommens übernommenen Verbindlichkeiten hinausgehenden Zahlungen oder sonstigen Leistungen an die Gläubiger der Bahngesellschaft verhalten zu werden, wird die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sein, die entsprechenden Beträge binnen 14 Tagen nach Erhalt der diesbezüglichen Verständigung der k. k. Staatsverwaltung zu ersetzen.

Ausgenommen von den vorstehenden Bestimmungen sind lediglich die bestehenden Verträge über die Betriebsführung der Linien Časlau—Zawratetz und Časlau—Močowitz durch die k. k. privilegirte Oesterr. Nordwestbahn und der Linie Königshan—Schatzlar durch die k. k. privilegirte Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, ferner die Verträge über die Mitbenützung von Anschlussbahnhöfen und über die Betriebführung von Anschlussstrecken und von Schleppbahnen, sowie wegen Verfrachtung, resp. Garantien von Gütertransporten, indem der Staat in diese Verträge mit dem Tage der Uebernahme der Bahnlinien in das Eigenthum (§ 10) ohne Vorbehalt an Stelle der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft eintreten wird.

§ 8.

Im Hinblicke auf die zu Folge der Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens eintretende Einschränkung des Geschäftsumfanges der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft erklärt sich die k. k. Staatsverwaltung bereit, jene Beamten und Diener der genannten Gesellschaft, welche binnen einem Monate nach Uebergabe des Eigenthums der gesellschaftlichen Bahnlinien (§ 10) um die Aufnahme in den Staatseisenbahndienst ansuchen, unter Wahrung der von denselben vor dem heutigen Tage erworbenen Rechte zu übernehmen und dieselben in die ihren Gehaltsbezügen entsprechenden Dienstclassen und Gehaltstufen der Bediensteten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen einzureihen.

Dagegen verpflichtet sich die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, für die auf Grund der vorstehenden Bestimmungen vom Staate übernommenen Bediensteten binnen längstens drei Monaten nach Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) als Einzahlung dieser Bediensteten, sowie als Beitrag der Bahnunternehmung das Doppelte aller jener Beträge zuzüglich der mit fünf Procent per Jahr zu berechnenden Zinsen und Zinseszinsen an das Pensions- und Provisions-Institut der k. k. Staatsbahnen zu entrichten, welche von Seite der Bediensteten einzuzahlen gewesen wären, wenn dieselben vom Beginne ihrer zur Pensions-, bezw. Provisionsbemessung anrechenbaren Dienstzeit mit ihren dermaligen Gehaltsbezügen dem vorgenannten Pensions-, bezw. Provisions-Institute angehört hätten.

§ 9.

Vom 1. Jänner 1894 angefangen hat der Betrieb der im § 1, Z. 1 unter lit. a. bis einschliesslich p. aufgezählten Eisenbahnlinien als für Rechnung des Staates geführt zu gelten, und gehen demnach alle von diesem Zeitpunkte angefangen erwachsenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Gunsten, bezw. zu Lasten des Staates.

Sofern die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft bis zum Tage der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) Abschlagszahlungen der betriebführenden Verwaltungen auf das Reinerträgniss des Jahres 1894 erhalten haben sollte, wird der Gesammtbetrag dieser Abschlagszahlungen am Tage der erwähnten Uebergabe an die k. k. Staatsverwaltung in Barem zurückzuvergüten sein.

§ 10.

Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1, Z. 1 unter lit. a. bis einschliesslich p. angeführten Bahnlinien sammt dem im § 1, Z. 2, bezeichneten Zugehör, sowie des im § 1, Z. 3, behandelten sonstigen unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft an den Staat soll, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen für beide Theile bindende Kraft erlangt und die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Pfandrechtes für die nach § 5 neu aufzunehmende Prioritäts-Anleihe im Nominalbetrage von 70.000.000 Kronen stattgefunden haben wird, unverweilt mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von beiden Theilen zu fertigenden Protokolls erfolgen, in welchem die zu Folge der eingangs bezogenen Bestimmungen an den Staat übergehenden Vermögensobjecte, sowie die zu Folge der Bestimmungen im § 1, Z. 4, im § 2 und im § 9, Absatz 2, anlässlich der Uebergabe der Bahnlinien an den Staat abzuführenden Barbeträge, andererseits aber auch die gemäss der Bestimmung im § 7, Schlussabsatz, vom Staate zu übernehmenden Verträge genau specificirt werden sollen.

Gleichzeitig mit dieser Uebergabe werden auch die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und Acten, welche auf die zu Folge § 1 an den Staat übergehenden Bahnlinien, sowie auf die im § 3 behandelte Abzweigungslinie von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) Bezug haben — insofern dieselben nicht für die Abwicklung der schwebenden Geschäfte der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft erforderlich sind — der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben sein.

§ 11.

Nach erfolgter Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) hat unverweilt die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den im § 1, Z. 1 und Z. 3, angeführten Immobilien zu erfolgen und ist die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, die zu diesem Behufe erforderlichen Rechtsurkunden über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 12.

Die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, ihr Actien-Capital per 15.500.000 fl. ö. W., bestehend in 77.500 Stück Actien à 200 fl. ö. W., innerhalb eines halben Jahres nach Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens in der Weise auf den Nominalbetrag von 3,100.000 fl. ö. W. zu reduciren, dass für je fünf alte Actien eine neue Actie à 200 fl. und überdies ein Certificat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheiles an dem nach Abwicklung aller schwebenden

Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Barbetrages von mindestens 3,300.000 fl. ö. W. als Einzahlung auf das verbleibende Actien-Capital von 3,100.000 fl. ö. W. und als Reservefonds noch erübrigenden Capitalsbestande der Gesellschaft berechtigen wird.

§ 13.

Die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die mit Rücksicht auf die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens erforderlichen Aenderungen ihrer Gesellschaftsstatuten im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung ehestens vorzunehmen und bei diesem Anlasse auch die auf die Zusammensetzung und die Entlohnung der Gesellschafts-Vertretung bezüglichen Anordnungen dieser Statuten behufs Erzielung einer den geänderten Verhältnissen entsprechenden Vereinfachung und Verwohlfeilung der Geschäftsführung einer eingehenden Revision zu unterziehen.

§ 14.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögens-Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Für die Ausgabe und bücherliche Eintragung der gemäss § 5 dieses Uebereinkommens von der Gesellschaft auszugebenden 3perc. Prioritäts-Anleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen, sowie für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden wird die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieser Anleihe die Befreiung von der für dieselben zu entrichtenden Einkommensteuer und von der Coupon-Stempelgebühr gewährt.

§ 15.

Beide vertragschliessenden Theile verzichten darauf, das gegenwärtige Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 16.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Uebereinkommen unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und vereinbaren diesbezüglich, dass derartige Streitigkeiten im summarischen Verfahren ausgetragen werden sollen.

§ 17.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien gebühren- und Stempelfrei ausgefertigt wird, erlangt für die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre, welche derart einzuberufen ist, dass der Zusammentritt innerhalb längstens eines Monates nach Unterfertigung dieses Uebereinkommens erfolgt, für die k. k. Staatsverwaltung aber durch die sodann einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern jedoch diese legislative Genehmigung bis zum 31. December 1893 nicht erfolgt sein sollte, ist die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft an das gegenwärtige Uebereinkommen nicht weiter gebunden und ist dieses Uebereinkommen als überhaupt nicht abgeschlossen anzusehen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Amstetten nach Schwarzenau. (Theilstrecke Amstetten—Grein: Ergebniss der Trassenrevision.) Am 26. Juni 1893 hat die Trassenrevision hinsichtlich der Theilstrecke Amstetten—Grein der projectirten normalspurigen Localbahn Amstetten—Schwarzenau stattgefunden. Das Ergebniss dieser Amtshandlung war im Allgemeinen ein anstandsloses. Auf Grund der gepflogenen örtlichen Erhebungen erscheint jedoch sichergestellt, dass die Fortsetzung der projectirten Linie Amstetten—Grein in nordöstlicher Richtung über Zwettl nach Schwarzenau zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn bezüglich des Donauüberganges wesentlichen Terrainschwierigkeiten begegnen würde, so dass die Wahl dieser Fortsetzungslinie (ab Grein) vom bau- und betriebstechnischen Standpunkte nicht als zweckmässig anzusehen ist. Bei dieser Sachlage könnte die projectirte Localbahn Amstetten—Grein keinesfalls als Theilstrecke der angestrebten Verbindung der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn in Betracht kommen. Das in Rede stehende Project könnte daher nur als eine mit den zulässigen Erleichterungen herzustellende Localbahn ins Auge gefasst werden. Falls es Seitens der Concessionswerber nicht vorgezogen werden sollte, die Einbeziehung Greins in das Bahnnetz durch die Herstellung einer kurzen Flügelbahn zu der von anderer Seite projectirten, die Donau oberhalb Persenbeugs überbrückenden Eisenbahnverbindung zwischen der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn anzustreben.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Perron in der Station Brüx.) In der Station Brüx wird anschliessend an den bestehenden Perron ein freistehender eiserner Perron von 95 m Länge und 6·6 m Breite hergestellt; derselbe liegt 0·18 m über der Schienenoberkante. [26. November 1893, Z. 62.856.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Führung der städtischen Wasserleitung in Böhm.-Kamnitz durch den Bahnkörper.) Durch den Bahndurchlass in km 28·672, dann unter der Strassenübersetzung in km 25·2/3 der Strecke Bodenbach—Tannenberg, und km 0·1/2 der Strecke Böhm.-Kamnitz—Steinschönau wird die städtische Wasserleitung in Böhm.-Kamnitz durchgeführt.
[26. November 1893, Z. 62.554.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Errichtung eines Verladeplatzes.) In km 6·6/8 der Strecke Bakov—Weisswasser wurde für Zwecke der Firma K. C. Menzel in Weisswasser ein Verladeplatz mit einem Wächterhaus sammt Nebengebäude, ferner ein Waarenmagazin und eine Kohlenrutsche errichtet. [22. November 1893, Z. 61.735.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth i. W.: Kalkmagazin in der Station Prag.) In der Station Prag wird für Zwecke des Kalkofenbesitzers J. Tomasek in Karlstein ein Kalkmagazin errichtet. [3. December 1893, Z. 63.933.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Entwässerungscanal in der Gemeinde Ober-Sedlitz.) An dem Bahndurchlass in km 432·0/1 der Strecke Schreckenstein—Schwaden wird behufs Wasserableitung aus dem Gebiete der Gemeinde Ober-Sedlitz ein Canal angeschlossen.
[10. November 1893, Z. 55.356.]

— (Canal unter dem Bahnkörper.) Zur Unterführung des von der Gemeinde Gross-Jedlersdorf herzustellenden Canals unter dem Bahnkörper in km 5·0/1 der Strecke Wien—Jedlesee wurde die Bewilligung ertheilt.
[14. November 1893, Z. 52.852.]

— (Wagenkasten in der Station Dřis.) In der Station Dřis wird für Regiekohle ein Wagenkasten aufgestellt.
[21. November 1893, Z. 59.085.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Adaptirung in Alt-Paka.) In der Station Alt-Paka wurde zum Zwecke der Erweiterung der Restaurationsküche am Aufnahmsgebäude eine Adaptirung vorgenommen. [22. November 1893, Z. 59.084.]

— (Wächterhaus in km 126·7/8.) Auf Grund des Ergebnisses der am 13. September 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Auflassung des in km 127·0/1 zwischen den Stationen Trautenau und Parschnitz bestehenden Wächterhauses Nr. 93 und für den Neubau eines solchen in km 126·7/8, sowie für die durch diese Wächterhausverlegung bedingten Abänderungen der Consens ertheilt.
[9. December 1893, Z. 64.865.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Putzgrube sammt Wasserkrahn in der Station Königgrätz.) In der Station Königgrätz wird eine Putzgrube sammt Wasserkrahn hergestellt. [29. November 1893, Z. 49.924.]

— (Geleisevermehrnng und Umstellung eines Weichenwächterhauses in Libňowes.) In der Station Libňowes wird in Folge des gesteigerten Rübenverkehres das bestehende Fabriksgeleise um 50 m verlängert und parallel zu demselben ein neues Geleise angelegt. Gleichzeitig wird das den Fabriksbetrieb beschränkende Weichenwächterhaus von der rechten auf die linke Bahnseite überstellt.
[26. November 1893, Z. 62.857.]

— (Linien Wien—Tetschen und Poříčan—Nimburg: Wächterhausanbau bei Schönpriesen und Nebengebäudeherstellung in Nimburg.) Beim Wächterhaus in km 519·06 der Linie Wien—Tetschen wird zum Schutze gegen die Unbilden der Witterung ein Vorbau vor der Eingangsthür; dann in der Station Nimburg der Secundärbahn Poříčan—Nimbnrg ein Nebengebäude mit Anbau hergestellt.
[16. November 1893, Z. 58.342.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Brückenwaage-Aufstellung in Medleschitz.) In der Station Medleschitz wird für Zwecke der fürstl. Auersperg'schen Zuckerfabrik in Slatinan eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt.
[29. November 1893, Z. 63.252,]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Gablonz—Tannwald: Bahnüberbrückungen in Kilometer 12·518 und 12·542.) Die Mauerwerkspläne für die Bahnüberbrückungen in km 12·518 (Wienerstrasse) und in km 12·542 (Schützengasse) wurden zur Ausführung genehmigt.
[28. November 1893, Z. 63.241.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 29. November 1893 fand die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich einer für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Schnellzngslocomotive der Kathegorie II c, welche die Inventarnummer 242 Serie II c trägt, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Diese Locomotive, welche ursprünglich im Jahre 1877 in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt neu erbaut und mit der Fabriksnnmmer 2291 versehen wurde, ist im Jahre 1893 in der Werkstätte Knittelfeld einer eingreifenden Reconstruction unterzogen worden. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Derselbe wurde in der Werkstätte Linz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Type 4 a neu erbaut und trägt die Interimsnummer 261. Die Maschine selbst hat im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Druckgestelle liegen. Die drei ersten Achsen liegen vor der Feuerbüchse. Die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Locomotive hat wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, anssenliegende Rahmen, die Steuerung nach Stephenson hergestellt, ist aussenliegend, die Umsteuerung geschieht mittels Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird mittels acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen Trieb- und Kuppelachse beiderseits je ein Winkelbalancier vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren saugend Nr. 9 nach System Anschütz-Schlu, einem Sandstreuapparat Kobelranchfang mit Rose, Vacuumbremse auf den Tender und Wagenzug wirkend und einer Dampfheizungseinrichtung versehen. Die Spnrweite ist normal und das Gesammtgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 43·3 t. Die Probefahrt mit dieser Locomotive fand auf der 22·2 km langen Theilstrecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Knittelfeld—St. Michael statt und wurde bei derselben eine maximale Geschwindigkeit von 90 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 71 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete keinerlei Anstand, die vorbeschriebene Maschine dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 66.615, 1893.]

— (Einstellung des Personenverkehres auf der Localbahn Zlonitz—Hospozin.) Der vom 1. October 1893 auf der Localbahn Zlonitz—Hospozin bei den Zügen 2481, 2484, 2475 und 2480 auf die Dauer der Rübencampagne eingeführte Personenverkehr hat am 14. December 1893 zum letzten Male stattgefunden und ist sohin mit 15. December gänzlich eingestellt worden. [Z. 68.827.]

Kladno-Nučicer Bahn. (Anschaffung von 20 Kohlenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens der Direction des Eisenwerkes Kladno" der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno für die Kladno-Nučicer Bahn 20 Stück Kohlenwagen nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 25. April 1890, Z. 11.944 genehmigten Typenplänen in der gesellschaftlichen Werkstätte erbaut werden dürfen.
[Z. 66.240, 1893.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T.:

Am 30. December 1893 wurde mit Zug Nr. 50 der fahrplanmässige Verkehr zwischen Berg Isel und Hall wieder hergestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Abänderung und Ergänzung der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 14. December 1893 folgende Ergänzung und Abänderung der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen: 1. In der Bestimmung unter Nr. XV ist am Ende als zweiter Absatz einzuschalten: Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen' wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denatuirt worden ist". 2. Im ersten Satze der Bestimmnng unter Nr. XXXVI a lit. b, Ziffer 2 sind die Worte „oder Holzstäben" zu streichen und als zweiter Absatz der Ziffer 2 folgende Bestimmungen nachzutragen: „Die elektrischen Zündungen an Holzstäben (Abegg'sche Zünder) sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 mm Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 mm Stirnwandstärke, deren Länge um 8 cm grösser ist, als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält und dass an jeder Stirnwand die Halfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so dass kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je 10 solche Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken." Vorstehende Aenderungen traten am 1. Jänner 1894 in Kraft.
[H.-M.-Z. 68.283, 1893.]

Preussen. (Stationsnamen-Aenderungen.) Im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin hat die an der Bahnstrecke Berlin—Sommerfeld belegene Station Jessnitz die Bezeichnung „Jessnitz (Lausitz)" und die an der Zweigbahn Görlitz-Lauban belegene Station Lichtenau die Bezeichnung Lichtenau in Schlesien erhalten.

— (Fahrkarten-Automat.) Auf der Berliner Stadt- und Ringbahn werden nunmehr auch Fahrkarten II. Classe znm Preise von 15 Pfg. durch Fahrkarten-Automaten, System Simms, zum Verkanf gelangen. Der automatische Verkauf dieser Karten geschieht durch Einwerfen von 2 Zehnpfennigstücken, worauf der Apparat die Karte verabfolgt und 5 Pfg. wieder herausgibt.

Schweiz. (Project einer Strassenbahn in Chaux-de-Fonds.) Mit der Botschaft an die Bundesversammlung vom 6. December beantragt der Bundesrath, einer zu bildenden Actiengesellschaft mit dem Sitze in Chaux-de-Fonds die Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Strassenbahn in Chaux-de-Fonds auf die Dauer von 80 Jahren zu ertheilen. Die Länge der Bahn beträgt 2380 m, die Geleiselänge 3400 m, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 20‰, die

Höhendifferenz 13·91 m, der Minimalradius 20 m. Es sind vier Ausweichstellen und ausserdem verschiedene Sackgeleise für Gütertransporte zu und ab industriellen Etablissements vorgesehen. Der Betreb soll mittelst der von der Gemeinde gewonnenen, elektrisch übertragenen Wasserkräfte der Areuse erfolgen; ob unterirdische oder oberirdische Stromzuführung oder Accumulatoren zur Anwendung gelangen, soll später definitiv entschieden werden; im Kostenvoranschlag wird oberirdische Stromzuführung angenommen. Die Kosten wurden mit 250.000 Francs im Ganzen oder mit 105.000 Francs per Kilometer Bahnlänge berechnet. Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen auf 54.000 Frcs, die Betriebsausgaben auf 39.300 Frcs. und bringt von dem Betriebsüberschuss per 14.700 Francs für laufende Rechnung, Provisionen, Erneuerungsfond und Reservefond 2200 Frcs. in Abzug, so dass sich ein Reingewinn von 12.500 Frcs., bezw. eine 5percentige Verzinsung des Anlagecapitales ergeben würde. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen sind nebst den Statuten der Gesellschaft binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, einzureichen; mit den Erdarbeiten ist innerhalb 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung zu beginnen und nach einem weiteren Jahre ist die ganze concessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Hinsichtlich der Anzahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben bleibt die Prüfung und der Entscheid dem Bundesrathe vorbehalten. Zur Personenbeförderung wird nur eine Wagenclasse eingeführt, deren Type vom Bundesrathe genehmigt werden muss.

— (Einführung der mitteleuropäischen Zeit bei den Verkehrsanstalten.) Mit Kreisschreiben vom 11 December hat der Bundesrath sämmtliche eidgenössischen Stände und die Eisenbahn- und Dampfschiff-Gesellschaften in Kenntniss gesetzt, dass der Bundesrath an dem gleichen Tage den Beschluss gefasst hat, bei den Verwaltungen der schweizerischen Verkehrsanstalten (Posten, Telegraphen, Eisenbahnen und Dampfschiffen) vom 1. Juni 1894 an die Berner Zeit durch die mitteleuropäische Zeit, d. h. durch die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich, zu ersetzen. Demgemäss wurden die genannten Verwaltungen eingeladen, zur Mitternacht vom 31. Mai auf den 1. Juni 1894 die Zeiger ihrer Dienstuhren um 30 Minuten vorrücken zu lassen. Da, wo der Dienst nicht länger als bis 11 Uhr Abends dauert, mögen die Uhrzeiger erst am Morgen des 1. Juni, jedoch 1 Stunde vor Dienstbeginn, vorgerückt werden; auf Bahnlinien, auf denen Nachtzüge verkehren, muss indessen unter allen Umständen die Umstellung der Uhren um Mitternacht stattfinden. Behufs Ermöglichung der rechtzeitigen Fertigstellung der definitiven Fahrpläne für den Sommer 1894 wurden die Endtermine für die Vorlage der ersten Entwürfe, für die Einreichung der Abänderungsbegehren der Cantonsregierungen, für die Vernehmlassung der Bahnen und der Zeitpunkt der Abhaltung der Fahrplanconferenzen entsprechend vorgelegt; als Endtermin für die Fertigstellung der Fahrpläne wurde der 15. Mai bestimmt. Die Bahnverwaltungen wurden ferner eingeladen, die hauptsächlich dem Localverkehre dienenden Züge, soweit thunlich, den localen Bedürfnissen entsprechend, zu verlegen, um Störungen im bürgerlichen Leben beim Uebergange von der bisherigen zur neuen Zeit nach Möglichkeit vorzubeugen.

— (Abänderung der Concession der Sihlthalbahn.) Ueber das Einschreiten der Direction der Sihlthalbahn beantragt der Buudesrath in der Botschaft vom 11. December, den Artikel 15 der Concession einer Eisenbahn von Wiedikon-Aussersihl und dem Selnau bis zum Forsthaus Sihlwald vom 27. Juni 1888 durch den Zusatz zu ergänzen, dass die Maximaltaxen für den Personenverkehr um 25 Percent erhöht werden. Uebersteigt der Reinertrag der Bahnunternehmung während dreier aufeinander folgender Jahre 4 pCt., so wird diese Erhöhung hinfällig.

— (Uebertragung der Concession für eine Eisenbahn von Ponts nach Chaux-de-Fonds.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 8. December empfiehlt der Bundesrath, die einem Gründungs-Comite ertheilte und später auf eine Actiengesellschaft übergegangene Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Ponts nach Chaux-de-Fonds vom 9. April 1883 unter bestimmten Vorbehalten auf den Canton Neuenburg zu übertragen.

— (Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen.) Der Bundesrath hat unter dem 11. December dem von der Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes vorgelegten Entwurf zu einem neuen, mit 1. Jänner 1894 in Kraft tretenden Transport-Reglement der schweizerischen Eicenbahnen und Dampfschiffunternehmungen, basirend auf dem neuen Bundesgesetz vom 29. März, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, sowie auf den internationalen Vorschriften über den Eisenbahn-Frachtverkehr, seine Genehmigung ertheilt.

Russland. Bahneröffnungeu im November 1893.) Vom Eisenbahndepartement und von der Verwaltung der Regierungseisenbahnen wird bekannt gegeben, dass der regelmässige Passagier- und Waarenverkehr begonnen hat: am 12. November 1893 auf den Strecken der Nowosselice-Zweigbahnen der Südwesteisenbahnen: von Mohilew am Dnjestr nach Lipkany und von Oknizy nach Bjelzy, in einer Gesammtausdehnung von 214 Werst und am 15. November 1893 auf der Prinarew-Eisenbahn von der Station Lapy via Ostrolenka zur Station Malkin, in einer Ausdehnung von 133 Werst, unter Uebergabe des Betriebes der letzteren Bahn an die Warschau-Terespoler Eisenbahn. Ferner wird von demselben Departement bekannt gegeben, dass am 16. November 1893 der regelmässige Passagier- und Waarenverkehr auf der schmalspurigen Zufuhrbahn der Kiew-Woronesher Eisenbahn von der Station Korenewo der Hauptlinie nach der Stadt Ssudsha in einer Ausdehnnng von 37·5 Werst eröffnet worden ist. Am 6. November 1893 ist der Passagier- und Waarenverkehr auf der Strecke Beslak-Petrowsk (Wladikawkaser Eisenbahn) eröffnet worden. Nunmehr ist auf der ganzen Petrowsker Zweiglinie der Wladikawkaser Bahn der Verkehr von Waarenzügen eröffnet. Die nunmehr vollständig dem Verkehr übergebene Linie hat eine Länge von 250 Werst und verbindet das Kaspigebiet mit dem grossen Russischen Eisenbahnnetz.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. December 1893 bei der Firma:

„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn“

Sigmund Ritter von Kozłowski als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

— Im Handelsregister des k. k. Handels- und Seegerichtes Triest wurde am 8. December 1893 bei der Firma:

„Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco“

zu deutsch:

„Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd“

der Betriebsdirector Eduard Ehrat und dessen Recht zur Firmazeichnung per procura gelöscht.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem bei der k. k. Statthalterei für Böhmen in Verwendung stehenden k. k. Bezirkscommissär Oskar Ritter Zaborský von Wahlstätten die Functionen eines Regierungs-Commissärs bei der Localbahn Plan-Tachau übertragen.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Ministerial-Concipisten im Handelsministerium, Dr. Victor Rudel, zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Deutschbrod-Humpoletz“ in Wien, dann den k. k. Hofrath Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der genannten Actiengesellschaft ernannt.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, Statthaltereirathes i. P. Carl Maschka, den k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann in Prag, und an Stelle des bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn, Statthaltereirathes Alois Hofmann, den Statthaltereirath Camill Hoffmeister in Prag mit den Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei den genannten Bahngesellschaften betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung des Nachtrages IV zum Hefte III.

Am 15. Jänner 1894 gelangt der Nachtrag IV zum Hefte III vom 1. Mai 1891 zur Einführung.

Durch Nachtrag IV, welcher u. A. Berichtigungen von Druckfehlern enthält, werden, u. zw. zunächst ohne Ersatz, mit Giltigkeit vom 1. März 1894 aufgehoben.

a) die auf Seite 25—26 des Haupttarifes und auf Seite 11—13 des Nachtrages III enthaltenen Frachtsätze ees Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter aller Art) sammt Bestimmungen;
b) die auf Seite 74—75 des Haupttarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 (Möbel etc.) sammt Bestimmungen;
c) die auf den Seiten 44, 69 und 81 des Haupttarifes enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 6 (Zucker), Nr. 10 (Töpferwaaren) und Nr. 16 (Seilerwaaren) im Verkehre mit der Station Sophia der fürstlich Bulgar. Staatsbahnen;
d) die auf Seite 15 des Nachtrages II enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 Glaswaaren) im Verkehre mit der Station Sophia der fürstlich Bulgarischen Staatsbahnen.

Exemplare des erwähnten Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 2. Jänner 1894. [15]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. November 1893.

Am 15. Jänner 1894 gelangt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. November 1893 für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für den Gütertransport, Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare des citirten Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 2. Jänner 1894. [16]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von süddeutschen Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova.

Einführung eines Ausnahmetarifes.

Mit 1. Februar 1894 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen (Locomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) als Frachtgut von Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen, der Württemb. Staatseisenbahnen, der Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Main-Neckarbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn nach den Stationen Suczawa, Predeal und Verciorova zur Einführung.

Der Tarif kann bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 0·20 Mark = 10 Kreuzer ö. W. bezogen werden.

Wien, am 1. Jänner 1894. [17]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Strecke).

Local-Personentarif.

Die Ausgabe des im Verordnungs-Blatt Nr. 137 v. J. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 publicirten Nachtrages III zu dem vom 1. October 1890 ab giltigen Local-Personen- und Gepäckstarife für die ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn unterbleibt und gelangt statt desselben für die ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Local-Personen- und Gepäckstarif zur Ausgabe, dessen Einführungstermin separat publicirt werden wird.

Budapest, am 28. December 1893. [18]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Anhanges zum provisorischen Ausnahmetarife für Mais, Kleie, Malztreber etc.

Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1894 tritt zum obigen Verbande ein Anhang in Kraft, welcher Cursdifferenzen für die Frachtsätze der Ausnahmetarife für

a) Mais,
b) Kleie etc.
c) Malztreber etc.

enthält.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 18 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 4. Jänner 1894. [19]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Fahrbegünstigung für Militärpersonen des Ruhestandes bei Reisen in Civilkleidern. Die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauss & Comp. hat den Militärpersonen des Ruhestandes bei Reisen in Civilkleidern gegen Vorweis der amtlichen Legitimation die Benützung der I. Wagenclasse gegen Lösung einer Fahrkarte für die II. Wagenclasse eingeräumt. [H.-M.-Z. 66.222, 1893.]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Frachtermässigung aus Anlass der zu Budapest im Jahre 1896 stattfindenden allgemeinen Landes-Ausstellung zur Feier des Millenniums.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat aus Anlass der zu Budapest im Jahre 1896 zur Feier des Millenniums stattfindenden allgemeinen Landes-Ausstellung in Aussicht genommen, sowohl für den Tour- als auch für den Retour-Transport von Ausstellungsgütern eine 50percentige Ermässigung von den officiellen tarifmässigen Schiffahrtsfrachtsätzen (Eilgut, Cl. I, A, B und Specialtarif I) unter Aufrechthaltung eines Minimalfrachtsatzes von 25 kr. pro 100 kg zu gewähren. [25. December 1893, Z. 66.335.]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
52	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkschlamm, Kalkschaum	Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik)*)		Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif		Kreuzer		Im Kartirungswege		Anf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu besorgen
					Bodenbach				7·6	5	2·6			
					Topkovic-Kartic				6·1	5	1·1			
					Nestersitz-Pömmerle				4·8	4·8	—			
					Aussig loco				3	3	—			
					Aussig transit				3	2·5	0·5			
					Lobosic				8·5	8	0·5			
					Chotěšov				14·5	8	6·5			
					Čižkovic				13·7	8	5·7			
					Klapaj-Slatina				15·3	8	7·3			
					Libochovic				16·1	8·1	8			
					Oppolau				13·7	8	5·7			
					Theresienstadt				10	8	2			
					Chrobec				11·6	8·1	3·5			
					Raudnic				12·7	8·7	4·0			
					Wegstädtl-Hněvic				14·7	9·9	4·8			
					Řeřkovic-Melnik				16·6	11·1	5·5			
					Jenšovic				18·4	12·1	6·3			
					Lužec				23·6	12·6	11·0			
					Weltrus				19·9	13·1	6·8			
					Mühlhausen				20·1	13·4	6·7			
					Kralup				20·5	13·8	6·7			
					Minkovic				25	14·2	10·8			
					Welwarn				26·5	15·1	11·4			
					Nouměřic				25·7	14·8	10·9			
					Swoleňoves				26·9	15·0	11·9			
					Knobis				32·1	15·9	16·2			
					Volovic				25·7	14·6	11·1			
					Střebichovic-Vinařic				32·9	16·5	16·4			
					Roztok				22·4	14	8·4			
					Bubenč				23·1	14	9·1			
					Bubna				23·5	14	9·5			
					Prag				23·7	14	9·7			
					Prag (Hrabovka) St.E.G. tre.				23·7	15	8·7			
					Lieben				24·3	14·5	9·8			
					Běchovic				25·3	15·3	10·0			
					Auval				26·3	16·2	10·1			
					Böhm.-Brod				27·7	17·3	10·4			
					Pořičan				28·4	17·9	10·5			
					Sadska				32·9	18·5	14·4			
					Peček				29·2	18·7	10·5			
					Planan				34·4	19·5	14·9			
					Bošic				36·4	20	16·4			
					Gross-Bečvár				40·8	21·1	19·7			
					Kaušim				37·6	20·3	17·3			
					Radim				33·2	19·1	14·1			
					Svojšic				37·2	20·2	17·0			
					Voteleš				37·2	20·2	17·0			
					Zásmuk				39·2	20·7	18·5			
					Cerhenic				29·5	19·1	10·4			
					Velim				29·5	19·4	10·1			
					Kolin				30·7	20·2	10·5			
					Libšic				21·2	14	7·2			

Anmerkung. Für den Fall, als innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik) nach den vorstehenden Stationen **ein Minimalquantum von 5000 Tonnen** Kalkschlamm oder Kalkschaum verfrachtet wird, wird von den vorstehend angeführten Frachtsätzen (mit Ausnahme jener für Bodenbach, Topkowic-Kartic, Nestersitz-Pömmerle, Aussig loco und transit) ein weiterer Frachtnachlass von **3 (drei) Kreuzern** ö. W. pro 100 kg gewährt, und zwar im **Rückvergütungswege** gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt

*) Gilt erst vom Tage der Eröffnung der Station Nestomitz (Zuckerfabrik).

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
53	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**													
	Betheiligten Verwaltungen		Gedörrtes Obst und Pflaumenmus	In nachstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 25000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung.** Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens **1500 Tonnen** nach **Fiume** und **Triest** zu verfrachten. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport genannter Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat vor Beginn der Transporte diese ihre Absicht der **Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen** anzuzeigen, gleichzeitig eine Caution von **10000 fl. ö. W.** im Baaren oder in zu statlichen Depositen geeigneten Werthpapieren, bei welchen der Werth mit einem Abzuge von 10% des Courses gerechnet wird, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen und die bindende Erklärung abzugeben, sämmtliche Pflaumen- und Pflaumenmus-Transporte in den begünstigten Relationen auf der directen Bahnroute zu befördern. Bei Nichteinhaltung der Bedingungen verfällt die deponirte Caution zu Gunsten der Bahnanstalt Bis Ende December 1894		Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen. — Oesterr.-Ungar. Verband. — Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband. — Ungar.-Adriatischer Eisenbahnverband. — Ungar.-Bosnischer Verband. — Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verband. — Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Die in der nnstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze	Die in der nnstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeber lautenden und spätestens bis Ende Mai 1895** der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen vorzulegenden Duplicat-Frachtbriefe. Die Liquidirung der Refactie erfolgt eventuell auf Grund der durch die Stationen einzusendenden Ausweise, welche die Verrechnungsdaten der durch die betreffende Firma factisch verfrachteten Sendungen enthalten	

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest föv. közrakt., resp. an das Sziczeker Lagerhaus zur Einlagernng gelangen, und von da nachgewiesen weiterbefördert werden, wird die **Reexpeditionsgebühr auf 1 kr.** ö. W. pro 100 kg ermässigt. In der Station Fiume geniessen die unter dem Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Firma dort anlangenden und in den Bahnmagazinen eingelagerten Sendungen — bei gleichzeitiger Einlagerung von höchstens 50 Wagen — eine 4monatliche Lagerfreiheit, in der Station Budapest-Józsefváros die unter dem Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Firma dort anlangenden Sendungen, ferner in Fiume das 50 Wagen überschreitende Quantum eine 21tägige und in der Station Budapest-Innaparti t. p. u. anlangende Sendungen eine 8tägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung, dass diese Begünstigung gegen 8tägige Kündigung wann immer zurückgezogen werden kann. Weiteres wird bedungen, dass die Frachtbriefe sowohl in Budapest wie in Fiume innerhalb der tarifmässig lagerzinsfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerzinsfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·4 kr. berechnet. Die Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen hat im Interesse des Publicums in Brčka eine Agentur errichtet, welche zur Aufnahme der Güter und zur Ausstellung der Duplicat-Frachtbriefe berechtigt und verpflichtet ist, die aufgenommenen Güter in Verwahrung zu nehmen, mit Plätten nach Gunja-Brčka zu überführen und in die Eisenbahnwaggons zu verladen, für welche Leistungen pro 100 kg in maximo 12 kr. eingehoben werden. Die Lieferzeit für mit derartigen Duplicat-Frachtbriefen aufgenommene Sendungen beginnt mit der Verladung der Sendungen in die Eisenbahnwagen in Gunja-Brčka. Die nach Fiume und Triest lautenden Kartirungsfrachtsätze — mit Ausnahme der für die Station Belgrad loco und transit ausgewiesenen Frachtsätze — entsprechen den im ungar.-adriatischen Verbandstarife enthaltenen officiellen Frachtsätzen.

Anmerkung. Für die nach Budapest ungoti-p. u. bestimmten Sendungen gelangen die für Budapest teher-p. u. giltigen Frachtsätze, erhöht um 5 kr. pro 100 kg, zur Anwendung. Die für Gunja-Brčka loco und transit, Brod, Andrievci, Garcin, Bosna-Brod, Strzivojna-Vrpolje, Eszék, Sumac, Vinkovci, Iwánkovo und Miukanovci im Verkehre mit Wien St.E.G. verzeichneten Frachtsätze haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit.

Von	Nach Budapest a) dunap. t. p. n. h) fővarosi-közrakt. c) Józefváros			Wien St.E.G.			Fiume			Triest		
	Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz	Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz	Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz	Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz
	Centimes pro 100 Kilogramm											
Belgrad loco	153	126	27	257	229	28	278	252	26	294	268	26
„ transit	148	122	26	252	224	28	273	247	26	289	263	26
	Kreuzer pro 100 Kilogramm											
Zimony	81	55	26	137	104	33	126	118	8	149	132	17
Mitrovicz loco	96	77	19	152	125	27	146	124	22	169	132	37
„ Szavapart loco												
Mitrovicz Szavapart transit	102	58	44	158	106	52	148	115	33	171	123	48
Gunja-Brčka	93	79	14	150	128	22	152	121	31	175	129	46
„ „ transit	93	*71	22	150	*120	30	152	*114	38	175	*121	54
Brod	89·3	79	10·3	150	128	22	112	103	9	135	113	22
Andrievci	100·3	79	21·3	161	128	33	114	98	16	137	114	23
Garčin	97·3	79	18·3	158	128	30	114	98	16	137	114	23
Bosna-Brod	89·3	79	10·3	150	128	22	113	104	9	136	114	22
Strzivojna-Vrpolje	100·3	79	21·3	158	128	30	115	99	16	138	115	23
Eszék	72	57	15	128	105	23	133	113	20	156	125	31
Vukovár	72	57	15	128	105	23	124	104	20	147	120	27
Samacz	89·3	79	10·3	150	128	22	120	111	9	143	120	23
Bršadin	83	68	15	139	116	23	122	104	18	145	120	25
Vinkovce	83	68	15	139	116	23	122	104	18	145	120	25
Iwánkovo	86	71	15	142	119	23	120	104	16	143	120	23
Mikanovci	89	74	15	145	122	23	119	104	15	142	120	22

* Mit Eröffnung der zwischen Brčka und Gunja-Brčka im Bau befindlichen Eisenbahnbrücke werden die von Gunja-Brčka bestehenden ermässigten Frachtsätze auch auf die Station Brčka ausgedehnt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
54	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatsbahnen	Gedörrtes Obst und Pflaumenmus	1. Belgrad loco und transit Gunja-Brčka 2. Andrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivánkovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Samacz Strzivojna-Vrpolje Vinkovce Vukovar Zimony	dem westlichen Anslande (Schweiz, Frankreich), weiters nach dem durch die Bayer.-Oesterr.-Ungar. und Süddeutschen Eisenbahnverbände begrenzten Verkehrsgebiete	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der in den Schweizer.-Oesterr.-Ungar., bayer.-Oesterr.-Ungar. und Südd.-Oesterr.-Ungar. Verbänden für den Transport fraglicher Artikel enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat vor Beginn der Transporte diese ihre Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen anzuzeigen, gleichzeitig eine Caution von 2500 Gulden ö. W. in Baarem oder in zu staatlichen Depositen geeigneten Werthpapieren, bei welchen der Werth mit einem Abzuge von 10 pCt. des Curses gerechnet wird, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen und die bindende Erklärung abzugehen, sämmtliche Pflaumentransporte in den begünstigten Relationen auf der directen Bahnroute zu befördern	Bis 31. December 1894	Von den directen Frachtsätzen der in der Rubrik 7 angeführten, derzeit in Kraft befindlichen, event. herausgehenden Verhandsätzen		Ad 1. 20 Centimes, respective 16 Markpfennige Ad 2 10 Centimes, respective 8 Markpfennige	Im Rückvergütungswege Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeber lautenden und spätestens bis 31. Mai 1895 der Direction der kgl. ung. Staatseisenbahnen vorzulegenden Duplicat-Frachtbriefe. Die Liquidirung der Refactie erfolgt eventuell auf Grund der durch die Stationen einzusendenden Ausweise, welche die genauen Verrechnungsdaten der durch die betreffende Firma verfrachteten Sendungen enthalten	In das bedungene Minimalquantum von 3000 Tonnen werden jene Sendungen einbezogen, welche auf Grund der Publication unter Post-Nr. 53 des gegenwärtigen Verordnungs-Blattes über das dort festgesetzte Quantum von 1500 Tonnen nach Fiume und Triest befördert werden. Für in Budapest föv. közraktárak, resp. in dem Szisszeker Lagerhause reexpedirte Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. pro 100 kg ermässigt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
55	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus	Budapest d. p. t. p. u. „ Józsefváros „ fővár. közraktárak „ nyugoti p. u. „ Lipótváros	Wien St.E.G. transit	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach bayerischen, süddeutschen, schweizerischen oder nach Stationen der Franz. Ostbahn bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen oder mit solchen directen Frachtbriefen, auf welchen die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist, aufgegeben werden	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	62 kr. ö. W.	99 Centimes, resp. 80 Pfennige		Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
56	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bei Sendungen, welche auf Grund der in den directen Anslandstarifen enthaltenen Frachtsätze abgefertigt werden, werden jene Differenzen rückvergütet, welche zwischen den directen Frachtsätzen und jenen Transportgebühren resultiren, welche sich ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 30. November 1893. sub Pos. 2129 publicirten Refactien umkartirt worden wären. Diese Begünstigung bleibt unter Aufrechthaltung sämmtlicher auf obige Refactien bezughabenden Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1894 in Kraft. Die Eisenbahnverwaltungen behalten sich das Recht vor, diese Begünstigung wann immer mit einer sechswöchentlichen Kündigungsfrist aufzuheben. Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat- und Original-Frachtbriefe, welche Documente bis spätestens Ende April 1895 vorzulegen sind, liquidirt.													
57	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	M o h l	Györ m. a. v. „ gy. s. e. v.	Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen, Constanz und Stationen der Franz. Ostbahn	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der in den bezüglichen Verbandstarifen enthaltenen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verband, Theil III, Heft 2; Oesterr.-Ungar.-Franz. Verband, Theil III, Heft 2	Verschieden		8 Centimes pro 100 kg von den in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	
58	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Wolkersdorf Schleinbach Neuban-Krenzstetten Mistelbach Grussbach-Schönau Mislitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Bestehen keine	fl. 9·30 7·20 9·30 10·60 13·20 15·50 19·— 22·30 pro Waggonladung		Im Kartirungswege			
59	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Borstenvieh	Brück a/L. transit	Fischamend Bahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen als Frachtgut; Verladung in Etagewagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	38·4 kr. pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagen 54·6 für die Benützung der Trommel	Verschieden	Im Kartirungswege			

Gleichzeitig tritt die im Verordnungs-Blatte Nr. 13 vom 2. Februar 1893 sub Post 303 enthaltene Publication ausser Kraft

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
60	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe *)	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer	Ungarisch-Ostra	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24·4 22·4 20·4 18·4 17·4 17·4 17·4 17·4 18·4 20·4 22·4 24·4 26·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Ungarisch-Ostra	Brnnócz Vág-Ujhely Melsicz Treucsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer					16·8 16·8 15·5 15·5 13·5 13·5 13·5 13·5 15·5 15·5 16·8 16·8 18·9				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1894 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Rübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum noch ein Nachlass von 1·2 Kreuzer pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Rübe gewährt. Für das Quantum bis zu 5000 Tonnen wird ein Frachtennachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liquidirt. Die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
61	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe *)	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer	Ungar.-Hradisch transit (für Napagedl) via Vlarapass	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·2 24·2 22·2 20·2 19·2 19·2 19·2 19·2 20·2 22·2 24·2 26·2 28·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch transit (aus Napagedl) via Vlarapass	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Beztercze Nagy-Bicso-Predmer					18·2 18·2 16·9 16·9 14·9 14·9 14·9 14·9 16·9 16·9 18·2 18·2 20·3				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1894 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Rübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum Rübe ein Nachlass von 1·5 (Ein fünf Zehntel) Kreuzer pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Rübe gewährt. Für das Quantum bis 5000 Tonnen wird ein Frachtennachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liquidirt; die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
62	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe *)	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsen-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellns Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik via Viarapass	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·2 24·2 22·2 20·2 19·2 19·2 19·2 19·2 20·2 22·2 24·2 26·2 28·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik via Viarapass	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer					18·2 18·2 16·9 16·9 14·9 14·9 14·9 14·9 16·9 16·9 18·2 18·2 20·3					

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1894 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Zuckerrübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum Zuckerrübe ein Nachlass von 1·5 (Ein fünf Zehntel) Kreuzer pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Zuckerrübe gewährt. Für das Quantum bis 5000 Tonnen wird ein Frachtennachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liquidirt; die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
63	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe *)	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellns Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer	Biseuz-Pisek transit via Viarapass	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·2 24·2 22·2 20·2 19·2 19·2 19·2 19·2 20·2 22·2 24·2 26·2 28·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Eisenz-Pisek (transit via Viarapass	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felső-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer					18·2 18·2 16·9 16·9 14·9 14·9 14·9 14·9 16·9 16·9 18·2 18·2 20·3					

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1894 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Zuckerrübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum Zuckerrübe ein Nachlass von 1·5 (Ein fünf Zehntel) Kreuzer pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Zuckerrübe gewährt. Für das Quantum bis 5000 Tonnen wird ein Frachtnachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liquidirt; die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
64	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe*)	Brnnócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felsö-Szrnye Dubnicz Illava Bellns Pnchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer	Strassnitz (für Robatetz) via Vlarapass	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·0 24·0 22·0 20·0 19·0 19·0 19·0 19·0 20·0 22·0 24·0 26·0 28·0		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Strassnitz (ans Robatetz) via Vlarapass	Brnnócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén Teplicz Nemsova Felsö-Szrnye Dubnicz Illava Bellns Pnchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer					18·1 18·1 16·8 16·8 14·8 14·8 14·8 14·8 16·8 16·8 18·1 18·1 20·2				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1894 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Zuckerrübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum Zuckerrübe ein Nachlass von 1·4 (Ein vier Zehntel) Kreuzer pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Zuckerrübe gewährt. Für das Quantum bis 5000 Tonnen wird ein Frachtnachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liquidirt; die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1895 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieansprnch erlischt.

65	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ung.-Hradisch Zuckerfabrik	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, resp. Anhang zu den Localrütertarifen der St.E.G. vom 1. Jänner 1893	Krenzer	20·6	18·2	2·4	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brnmov						19·4	18·2	1·2			
			Rübenschnitte	Ung.-Hradisch Zuckerfabrik	Vlarapass					20·6	14·9	5·7			
					Bilnitz-Brnmov					19·4	14·9	4·5			
					Bobuslavic a. d. Vlara					15·3	14·9	0·4			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Anjezd-Luhatschowitz	Ung.-Hradisch Zuckerfabrik oder vice versa					10·0	9·0	1·0			
				Ung.-Brod						9·0	8·0	1·0			
				Hradschowitz						7·4	6·4	1·0			
				Poppowitz						6·4	5·4	1·0			
				Nezdenitz						11·3	10·0	1·3			
66	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Leere Wein-Reservoirwagen	Wien St.E.G. loco	Wien E.W.A.		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Verbindungsbahntarif	Mgb. der St.E.G.	8 kr. pro 100 kg	2 fl. pro Waggon		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				via Wiener Verbindungshahn											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
67	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Für Sendungen roher Baumwolle bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, welche von deutschen Stationen auf Grund der im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1890 (nebst Nachträgen), und Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. October 1893 enthaltenen Frachtsätze nach den österr.-ungar. Verbandsstationen im directen Verkehre abgefertigt werden, gelangen während der Giltigkeitsdauer dieser Frachtsätze, spätestens aber bis Ende Juni 1894 die bei Anwendung der ab 1. November 1893 giltigen Ausnahmesätze für rohe Baumwolle von den deutschen Nord- und Ostseehäfen nach den schlesischen Spinnereistationen in Halbstadt und Jägerndorf erreichbaren billigsten Umkartirungssätze im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die Liquidirung der Differenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, bezw. der Duplicat-Frachtbriefe (vergl. die zusätzliche Bestimmung 11 zu § 12 im Theile I, Abtheilung A vom 1. Jänner 1893 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits), welche Documente spätestens bis Ende September 1894 vorzulegen sind. Hiedurch tritt die Verlautbarung im Verordnungsblatte Nr. 140 vom 7. December 1893, sub Post 2303, ausser Kraft.												
68	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ung. Staatseisenbahnen	Pferde in vollen Wagenladungen	S z a b a d k a	Wien St.E.G. transit Schwechat Kledering transit	Die Sendungen müssen nach Frankreich bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Local-Gütertarifes der kgl. ung. Staatseisenbahnen massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	V e r s c h i e d e n	196 Kreuzer bei Berechnung des Normalgewichtes von 4600 kg pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber resp. Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien vertrachtet wurden, und die den Weiterversandt nach Frankreich nachweisenden Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
69	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten, welche von Stationen der Rumänischen Eisenbahnen auf Grund der im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifs-Theil IV vom 1. Mai 1886 (nebst Nachträgen) enthaltenen Frachtsätze nach österr. oder ungar. Stationen im directen Verkehre abgefertigt werden, gelangen während der Giltigkeitsdauer dieses Tarifes die gemäss der Localtarife der betheiligten Verwaltungen entfallenden und im Falle der Umkartirung in den rumänischen Grenzstationen sich billiger als die directen Frachtsätze stellenden Frachten gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die Vorlage der obbezeichneten Frachtdocumente hat unter Nachweisung der reclamirten Frachtdifferenzen bei der Verwaltung der Abgabsbahn und spätestens drei Monate nach der Uebernahme der betreffenden Sendungen durch den Empfänger zu erfolgen.												
70	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum (ungereinigtes, nicht raffinirtes), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl, dann Mineralbeer in Fässern oder in Reservoirwagen	D o f t a n a	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau, Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandstarif II und III vom 1. October 1885 (Ausnahmetarif Nr. 8)	Besteht kein directer Frachtsatz	301·1 Centimes		Im Kartirungswege		Bei eventueller Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 8 des Oesterr.-Ung.-Rumänischen Verbandes erleidet der hier publicirte Frachtsatz auch eine Aenderung	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
71	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Theresienstadt Kralup St.E.G. Selč Bubenč (Bahnhof) Bubna St.E.G. Prag St.E.G.	Lišic	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Kreuzer 14·1 4·8 6 6 6 6		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1895	Auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss hahnämtlich bestätigt werden, dass die zu honificirenden Sendungen thatsächlich zu dem Nenhane einer Thonwaaren- und Ziegel-Fabrik in Lišic verwendet wurden
			Thon, Chamotteziegel, Chamottemehl, rohe Chamotteerde	Prag St.E.G. Halbstadt St.E.G. Blansko Aussig St.E.G. trans. (für Sendungen von der Aussig-TeplitzerEisenbahn)						6 43·7 43·8 17·4				
			Rohe Chamotteerde und Thon	Zásmuk (L.B.)						21·4				
			Kalk und Cement	Prag St.E.G.						6				
			Quadern und Stufen der Posit. S-59 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Böhm.-Brod		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				17				
			Holz und Bretter der Posit. H-19 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Zásmuk (L.B.) Kolin St.E.G. Pardubic St.E.G. Chotzen Čermá-Jeleni Borohrádek Tyništ St.E.G.						25·8 21·3 26·7 30·9 31·8 31·8 31·8				
			Eisenwaaren der Posit. E-7 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Olmütz St.E.G. (für Sendungen von Witkowitz)		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarif bestimmungen				64				
			Maschinen und Maschinentheile, dann Rollwagen, Karren, Bahngeleise, ferner Seile und Riemen	Bodenbach St.E.G. Aussig St.E.G. Pardubitz St.E.G. Brünn St.E.G. oder Schimitz Wien St.E.G.						31·9 26·4 35·9 64·7 73				
			Glas der Posit. G-14 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Aussig St.E.G.						26·4				
			Farben der Posit. F-6 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Aussig St.E.G.						27·5				

72

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Eilgüter, gewöhnliche

Wien St.E.G. oder K.F.N.B.

oder vice versa

Budapeet-nyugoti-pályaudvar

Budapest-szemely-pályaudvar

Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen. Hievon müssen mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien aufgeliefert werden.
Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Die Sendungen müssen frankirt aufgegeben werden. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten

Bis 31. December 1894

Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4

313 kr. ö. W.

180 kr. ö. W.

133 kr. ö. W.

Im Rückvergütungewege

Rücksichtlich der Sendungen von Budapest nach Wien auf den Reclamenten als Aufgeber und rücksichtlich der Sendungen von Wien nach Budapest auf den Reclamanten als Adressaten lautende Original-Anfnahmescheine, welche spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen sind, widrigenfalle jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt.

Das Ant- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Die Bahnanstalt haftet weder für die in Folge ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen, noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens. Die vom Bahntransporte ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände können nicht aufgegeben werden. Als Garantie für die Erfüllung der Verpflichtungen ist eine Caution von 10 000 (zehn Tausend) Gulden ö. W. zu erlegen, wogegen die Partei die vierteljährige Liquidirung der Reflectien in Anspruch nehmen und die Sendungen auch nach Schluss der officiellen Anfnahmezeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Stunde aufgeben kann. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden

Fortlaufende Nr.														
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:								Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit				Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
		von	nach												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
73	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	I. Budapest-dunaparti teherpalyaudvar Budapest-Józsefváros Budapest-Lipotváros Budapest-uyugoti p. u. Kőbánya, alsó und felső palyaudvar II. Budapest déli vasut O-Buda-filatorigát	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localgütertarife	Keine directen Frachtsätze	Kreuzer ad I 57·0 ad II 62·0		Im Kartirungswege		
74	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, rafinirt, Blauöl, Grünöl, Maschinenöl und Erdöl, sowie Benzin ate Petroleum oder Naphta in Fässern oder Cisternenwagen	Orsova	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau oder Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer 105·0 104·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
75	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Arad Baja Brassó Budapest *) Czegléd Debreczen Derestye-Hétfalu Eperjes Kassa Kolozsvár Lugos Maros-Vásárhely Mezőhegyes Miskolcz Nagyvarad Oetvenes Szeged Szeged-Rókus Szőreg Temesvár-Gyarváros Temesvár-Józsefváros Uj-Arad Versecz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) „ 10000 „ „ „ „	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer a) / b) 125 / 111 119 / 107 202 / 162 56 / 49 77 / 69 119 / 107 203 / 163 — / 129 130 / 114 156 / 131 149 / 127 175 / 143 137 / 125 109 / 99 123 / 110 134 / 120 109 / 99 112 / 102 112 / 102 136 / 119 136 / 119 128 / 113 151 / 128	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-dunaparti, teherpályaudvar, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvar, Budapest-Kelenföld, Budapest déli vasut und O-buda-filatori-gát.

Fortlaufende Nr.	76	77	78
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Theiles I in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Mehl und sonstige Mahlproducte	Mehl und sonstige Mahlproducte
für die Transportstrecke: von	Alkenyer Anina *) Kalán-Zeykfalva Lissava Lónyabánya Németi-Bogsán Oravicza Ozd *) Salgó Tarján Tornalja Vajta-Hunyad Zólyom Zólyom-Brézó *)	Csány	Zimony
für die Transportstrecke: nach	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Den im Tarife, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhm. Nordbahn Bakov-Rumburg, Böhm.-Leipa-Bodenbach Bensen-Tannenberg, Kreibitz-Teichstadt-Warnsdorf und Röhrsdorf-Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn Josefstadt-Jaroměř-Seidenberg, Eisenbrod-Tannwald, Altpaka-Trautenau und Reichenberg-Gablonz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe: a) In beliebigen Quantitäten; b) in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; c) in Gewichtsmengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Die Sendungen müssen von Pancsova stammen und von dort nach Zimony mit den Schiffen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen transportirt werden. Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 4	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil III, Heft 1	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Kreuzer: 125·0 / 92·0 / 33·0
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 181 178 187 181 118 170 130 102 127 178 122 142 b) 163 160 169 163 106 153 117 92 114 160 110 128 c) 101 99 106 101 67 95 75 59 72 99 66 76	Die im Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarife, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892 für Kassa entbaltenen Frachtsätze, gekürzt um 11 kr. pro 100 kg	Im Kartirungswege
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Anf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautende, mit Rückvergütungsstempel noch nicht versehene Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1895 einzusenden sind
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Anfladen der Sendungen im Gewichte von 10000 kg, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 Meter Länge sind die in den „gemeinsamen Bestimmungen (Tarif-Theil I)“ enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend		

*) In den Frachtsätzen für Anina, Ozd und Zólyom-Brézó ist die im Localtarife der kgl. ung. Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII, Punkt IV., VI., bezw. IX. festgesetzte Znschlagsgebühr bereits enthalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
79	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel, Sand und rohe Erde, unverpackt	L i b ě i c	Lobositz	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der für die einzelnen Artikel bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	19·9	15·3	4·6	Im Kartirungswege		
					Theresienstadt				18·2	14·1	4·1			
					Hrobec				16·5	12·8	3·7			
					Raudnic				15·3	11·9	3·4			
					Wegstädtl-Hněvic				13·1	10·2	2 9			
					Beřkovic-Melnik				10·8	8·6	2·2			
					Jenšovic				8·7	7·1	1·6			
					Lužec				13·9	9·7	4·2			
					Weltrus				6·6	5·6	1·0			
					Mühlhausen				6·1	5·2	0·9			
					Kralup St.E.G.				5·6	4·8	0·8			
					Roztok				6·1	5·2	0·9			
					Selč				7·7	6·0	1·7			
					Bubenč (Bhf.)				7·7	6·0	1·7			
					Bubna St.E.G.				8·4	6·0	2·4			
					Prag St.E.G.				9·0	6·0	3·0			
					Lieben St.E.G.				10·3	7·0	3·3			
					Běchovic				12·3	9·7	2·6			
					Auval				14·9	11·5	3·4			
					B. Brod				17·3	13·3	4·0			
					Poříčan				18·7	14·4	4·3			
					Peček				20·6	15·9	4·7			
					Velím				22·5	17·3	5·2			
					Kolin St.E.G.				24·1	18·6	5·5			
			Schotter		Lobositz				17·3	15·3	2·0			
					Theresienstadt				15·8	14·1	1·7			
					Hrobec				14·2	12·8	1·4			
					Randnic				13·1	11·9	1·2			
					Wegstädtl-Hněvic				11·1	10·2	0·9			
					Beřkovic-Melnik				9·2	8·6	0·6			
					Jenšovic				7·4	7·1	0·3			
					Lužec				12·6	9·7	2·9			
					Selč				6·5	6·0	0·5			
					Bubenč (Bhf.)				6·5	6·0	0·5			
					Bubna St.E.G.				7·2	6·0	1·2			
					Prag St.E.G.				7·6	6·0	1·6			
					Lieben St.E.G.				8·7	7·0	1·7			
					Běchovic				10·5	9·7	0·8			
					Auval				12·7	11·5	1·2			
					B. Brod				14·9	13·3	1·6			
					Poříčan				16·2	14·4	1·8			
					Peček				18·0	15·9	2·1			
					Velím				19·6	17·3	2·3			
					Kolin St.E.G.				20·5	18·6	1·9			
80	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schlacken aller Art und Alteisen	via Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, mit directen, nach Mähr.-Ostrau, Schönbrunn oder nach oberschlesischen Stationen lautenden Frachtbriefen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Wiener Verbindungsbahntarif	Manipulationsgebühr der St.E.G. Kreuzer: 8	4	4	Im Kartirungswege		Ausser der ermässigten Manipulationsgebühr der St.E.G. werden die Transportgebühren der Wiener Verbindungsbahn und der ab Wien Nordbahnhof am Transporte betheiligten Bahnen erhoben
					Wien K.F.N.B. transit (für Mähr.-Ostrau, Schönbrunn oder oberschles. Stationen)									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
81	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Thonschiefer (gemeine Thonerde), lose oder in Säcken verpackt	Strebichovic-Vinařic	Prag Hrabovka transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	21·2 Kreuzer	12·5	8·7	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1895	
82	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	R o h z u c k e r	Beraun (B.W.B.)	Schönpriesen oder Nestomitz Zuckerfabrik	Anfgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzucker-Quantums müssen als Raffinadezucker per Bahn oder Schiff nach einem aussrösterreichischen Platze verfrachtet werden, und ist der Nachweis hierüber binnen Jahresfrist nach beendetem Eisenbahntransporte durch Vorlage von Original-Aufgabs-Recepissen oder Duplicat-Frachtbriefen, resp. Schiffsconnossements, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, zu erbringen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Anhang zu den Tarifen des nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	63·9 Kreuzer	61·—	2·9	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend vorzulegen bis Ende März 1895. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	
				Zditz (B.W.B.)	Schönpriesen oder Nestomitz Zuckerfabrik				70·5	65·—	5·5			
				Beraun (B.W.B.)	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) Aussig (A.T.E.)				61·9	59·—	2·9			
				Zditz (B.W.B.)	Aussig (A.T.E., St.E.G., Oe.N.W.B.)				68·5	63·—	5·5			
83	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Auf eigenen Rädern laufende gedeckte Lastwagen ohne Bremse, mit eingebauter Cisterne für Spiritustransporte	Prag Smichov transit	Granica transit	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht der Wagen	Bis Ende März 1894	Oesterr.-ungar.-russischer Grenzverkehr	Besteht kein directer Satz	86 kr.		Im Rückvergütungswege		
84	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	C a o l i n	Carlsbad	Altona, Bremen (Hauptbahnhof u. Freibezirk)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Deutsch-österr.-ungar. Seehafen-Verbandstarif vom 1. Juni 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark 1·38		Im Kartirungswege		
				und vice versa	Brake, Bremerhafen (Freihafenbahnhof u. Zollinlandsbahnhof), Geestemünde u. Nordenham					1·47				
					Hamburg B.					1·36				
					Harburg					1·35				
					Lübeck					1·37				
					Stettin					1·28				
					Swinemünde					1·38				

Fortlaufende Nr.	85	86	87	88
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Commercialbahnen	Böhmischen Commercialbahnen
	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn		
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Getreide aller Art	Mehl und Mahlproducte	Getreide	Eisen und Eisenwaaren sowie Maschinentheile aus Eisen und Stahl
für die Transportstrecke von	Győr R.Oe.E.E. loco Győr-Raabufer-Güterexpedition Győr M.A.V. loco	Győr R.Oe.E.E. loco Győr-Raabufer-Güterexpedition Győr M.A.V. loco	Sadová-Dohalic	Nimburg St.E.G. Jičin Bakov
für die Transportstrecke nach	Kemmelbach- Ybbs Kleinmünchen Linz Mauthausen Melk Pöchlarn Vöcklabruck Wels	Sämmtlichen in die im Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbande vom 1. Juli 1893 giltigen Tarife, Theil II — Heft 1, und bezw. vom 1. Jänner 1894 giltigen Tarife, Theil II — Heft 3 einbezogenen Stationen, ausnahmlich d. vorstehend benannten Kemmelbach- Ybbs Kleinmünchen Linz Mauthausen Melk Pöchlarn Vöcklabruck Wels	Smiřitz B.C.B.	Unterbautzen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Transportgegenstände müssen zur ersten Ausrüstung der Zuckerfabrik in Unterbautzen bestimmt sein
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Der im Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbande ab 1. Juli 1893 giltige directe Tarif	Die im Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbande giltigen Tarife und zwar Theil II — Heft 1 vom 1. Juli 1893 und Theil II — Heft 3 vom 1. Jänner 1894	Localtarif	Localtarif vom 1. Jänner 1891
Frachtsatz per 100 kg	12 kr.	Verschieden	12 kr.	14·8
	9 kr.	83 90 97 99 65 73 73 76 70	9 kr.	10·4
	3 kr.	10 9 2 1 10 14 11 1	3 kr.	4·4
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Kreuzer	Kreuzer		Kreuzer
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf den Verfrächter als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1895	Vorlage der auf den Verfrächter als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1895		Die auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, auf welch' letzteren seitens der Station Unterbautzen bestätigt sein muss, dass die betreffenden Transportgegenstände zur ersten Ausrüstung der Zuckerfabrik in Unterbautzen verwendet wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen				Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
89	Südbahn-Gesellschaft		Secundärzugsmaschinen sammt Tender und für Schlepptender. auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein. *) Für Sendungen im Verkehre zwischen Grenze Hetzendorf einerseits und Graz S.B., bezw. Mürzzuschlag andererseits, werden die Gebühren auf Grund nebiger Einheitssätze und der bis, bezw. ab Wien (Matzleinsdorf) entfallenden kilometrischen Distanzen, unter Hinzurechnung von 8 km ermittelt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen 28·80	pro Tendermaschine oder pro Schlepptender	Im Kartirungswege		
				Grenze Hetzendorf						30·60				
				Leobersdorf						21·40				
				Leoben S.B.						12·40				
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.					51·0				
				Grenze Hetzendorf						52·80				
				Leoberedorf						43·40				
				Leoben S.B.						15·40				
				Unter-Draubnrg						27·80				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Draubnrg					14·0				
				und vice versa										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.				Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 31 Heller pro Wagen und 1 km	Verschieden			
				Hetzendorf loco										
				Grenze Hetzendorf *)										
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag									
				Hetzendorf loco										
				Grenze Hetzendorf *)										
				Leobersdorf										
				und vice versa										
				Graz S.B.	Laibach S.B.									
					Leoben S.B.									
					Leobersdorf									
					Mürzzuschlag									
					Unter-Draubnrg									
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Draubnrg									
				und vice versa										
				Laibach	Videm-Gurkfeld									
				und vice versa										
			ttel und Emballagen	Leoben S.B.	Graz S.B.									
				Klagenfurt	Unter-Draubnrg									
				und vice versa										
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn		Looben	Vordernberg									
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
										kr.	kr.	kr.			
90			1. Holz des Specialtarifes 2 und Brennholz	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco und transito	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	Verschisden	12·5	Verschieden	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Anf die reclamirende Firma ale Aufgeberin lautende, von der Anfgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die ermässigten Einheitssätze nach Wall.-Meseritsch transito ad 6 werden stets, insoweit nicht die bednngene Minimal-Gebühr erhoben wird, für die ganze Transportstrecke und nicht zonenmässig berechnet. Hiebei findet der für 76 km anf Grund des Einheitssatzes von 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km fix entfallende ermässigte Total-Frachtsatz für Distanzen unter 76 km insolange Anwendung, als nicht der ermässigte Total-Frachtsatz auf Grund der wirklichen Distanz und des Einheitssatzes von 0·288 kr. pro 100 kg und 1 km fix sich niedriger stellt
					Weisskirchen L.B. loco und transito				Verschisden	12·5	Verschieden			
					Wall.-Meseritsch loco u. transito				6·3	5·3	1·0			
					Kraena				Verschisden	6·5	Verschisden			
				Weetin	Weisskirchen L.B. loco und transito				Verschisden	17·3	Verschieden			
					Wall.-Meseritsch loco u. tranoito				11·1	9·2	1·9			
					Krasna				Verschieden	9·7	Verschisden			
				Rožnau	Krasna				9·1	7·6	1·5			
				Zaechan					6·7	5·3	1·4			
			2. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				Verschieden	12·5	Verschieden			
				bezw. vice verea										
			3. Grubenholz	Wsetin	Weisskirchen L.B. transito				23·2	14·5	8·7			
			4. Brennholz	Rouechtka	Neutitschein K.F.N.B.				16·8	11·9	4·9			
				Rožnan					19·3	14·2	5·1			
				Zaschau					16·9	11·9	5·0			
			5. Sägeepäne	Rouschtka	Weisekirchen L.B. loco und tranoito				18·4	11·9	6·5			
					Wall.-Meeeritsch transito				6·3	4·1	2·2			
					Nsutitschein K.F.N.B.				20·0	11·9	8·1			

K a i s e r F e r d i n a n d s - N o r d b a h n

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
92	**K a i s e r F e r d i n a n d s - N o r d b a h n**		Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) Belzec transito, Brody (Bahnhof) transito, Granica transito, Husiatyn transito, Krystynopol transito, Nadbrzezie transito, Nowosielitza transito, Podwoloczyska (Bahnhof) transito, Rawa ruska transito und Sokal transito (von sämmtlichen angeführten Stationen für Sendungen russischer Herkunft und speciell von Nowosielitza transito auch für Sendungen rumänischer Herkunft)	Passau transito, Salzburg transito und Simbach transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen, sowie der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach Passau transito, Salzburg transito und Simbach transito auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub Post 2838, bezw. der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1892, sub Post 2419, publicirten Kartirungs-Frachtsätze und der Sendungen nach Lindau, Buchs, Bregenz und St. Margarethen auf Grund des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 1. Jänner 1893, Verkehr Russisch-Oesterr. Grenzstationen einer-, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits	bis Ende August 1894	Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. Jänner 1893, Verkehr Russ.-Oesterr. Grenzstationen einer-, dann Vorarlberg-Schweiz. Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits	Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub Post 2838, bezw. laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1892, sub Post 2419					
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Westbahn und Buschtěhrader Eisenbahn		b) Belzec transito, Husiatyn transito, Krystynopol transito, Nadbrzezie transito, Nowosielitza transito, Rawa ruska transito und Sokal transito (von sämmtlichen angeführten Stationen für Sendungen russischer Herkunft und speciell von Nowosielitza transito auch für Sendungen rumänischer Herkunft)	Lindau, Buchs, Bregenz und St. Margarethen				V e r s c h i e d e n		0·30 Francs	0·57 Mark	Im Rückvergütungswege	*)	

*) Die Refactieberechnung erfolgt nach erreichtem Pflichtquantum innerhalb der hiefür festgesetzten Frist gegen Beibringung der nachbezeichneten Documente:

a) Bei den von den russischen Anfgabsstationen mit directen Frachtbriefen expedirten Sendungen gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden russischen Frachtbriefe.

b) Bei den in Brody, Granica, Podwoloczyska und Nowosielitza umexpedirten Sendungen gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe bis Brody, bezw. Granica, bezw. Podwoloczyska, bezw. Nowosielitza und der anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantenden correspondirenden Frachtbrief-Duplicate von Brody, bezw. Granica, bezw. Podwoloczyska, bezw. Nowosielitza.

c) Bei den aus Rumänien von Nowosielitza und den von Belzec, Brody, Husiatyn, Krystynopol, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwoloczyska, Rawa ruska und Sokal aus Russland per Achse unter Zollcontrole zugeführten und directe expedirten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantenden, von der Anfgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, welche mit der Bestätigung des k. k. Nebenzollamtes an der Reichsgrenze betreffs der rumänischen, bezw. russischen Herkunft belegt sein müssen. Wurde die zollämtliche Bestätigung anf den Frachtbriefen ertheilt, so sind mit den Frachtbrief-Duplicaten auch die correspondirenden Frachtbriefe vorzulegen.

d) Bei den Sendungen von Belzec, Brody, Granica, Husiatyn, Krystynopol, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwoloczyska, Rawa ruska und Sokal, wenn dieselben nach den znlässigen Reexpeditionsstellen aufgegeben und daselbst reexpedirt werden, gegen Vorlage der mit der bahnämtlichen Bestätigung über die russische, bezw. bei den Sendungen von Nowosielitza über die rumänische Herkunft versehenen österreichischen Frachtbriefe bis zu den Reexpeditionsstationen und der auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautenden, von den Reexpeditionsstationen beglaubigten correspondirenden Frachtbrief-Duplicate.

Eine Ausnahme von der Vorlage der Frachtbrief-Duplicate tritt nur bei Bahnhofrestante-Sendungen ein, bei welchen diese Documente vollständig durch die Frachtbriefe substituirt werden.

Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente dürfen einen Refactiestempel der am Zugeständnisse betheiligten Bahnverwaltungen nicht bereits tragen und müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses, und bezüglich der reexpedirten Sendungen, wenn die Vorlage mit diesem Zeitpunkte noch nicht thunlich ist, spätestens 30 Tage nach Ablauf der tarifmässig gestatteten Reexpeditionsfrist zur Einreichung gebracht werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
93	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Dürnkrut	Malaczka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	12·2		Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Malaczka	Dürnkrut					kr. 19·0				
94	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rübenschnitze	Hohenau via Drösing	Zistersdorf via Drösing	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	11·4 kr.	9·1 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Zistersdorf via Drösing	Hohenau via Drösing									
95	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Dévény-Ujfalu	Dürnkrut	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	16·0 kr.		Im Kartirungswege		
96	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	C. Höherwerthige Eisenwaaren gemäss der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 5 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandes	A. Façoneisen	Oderberg	Bei Aufgabe von: 1. beliebigen Mengen unter 5000 kg; 2. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 3. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1. beliebigen Mengen unter 5000 kg; 2. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 3. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1. beliebigen Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif 5 des Oest.-Ungar.-Rumän. Verbandstarifes bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Cents. 1. 846 2. 685 3. 479		Im Kartirungswege		
					Targoviștea					1. 922 2. 767 3. 732	1. 846 2. 685 3. 505				

Fortlaufende Nr.	97	98	99		100
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
		Mähr.-schles. Centralbahn	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Cement und grobe Schleifsteine	Schleifholz aus der Pos. H 20, Punkt 8 des Tarif-Theiles I	Pflanmen, getrocknete, russischer Herkunft in Fässern		Brannstein (Manganerz) ans Pos. E 25 des Tarif-Theilos I
für die Transportstrecke: von	Mähr.-Ostran	Römerstadt	Nowosielitza (Bhf.) transit		Kimpolnng
für die Transportstrecke: nach	Lipina-Carlshütte / Baschka	Ziegenhals	Brody (Bhf.) transit	Granica transit	Hatna
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegebsn ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nehst Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	Bei Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Die betreffenden Transporte müssen an eine Cellnlose- oder Holzpapierstoff-Fabrik adressirt sein nnd von dieser bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen	Anfgabe in Wagenladungen à 10000 kg bezw. Frachtzahlnng für dieses Quantnm pro Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen nnd der für den Verkehr mit Granica transit bestehenden, das rnssische Verkehrsgehiet betreffenden, besonderen Bestimmnngen		Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	Bis 31. Dscember 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Decsmber 1894		Bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decemher desselben Jahres
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarif	Oesterreichisch-Ungarisch-Rnssischer Grenzverkehr		Localtarif
Frachtsatz per 100 kg in Kreuzern ö. W. N.	20·0 / 25·0	23·8 kr.	112·0 kr.	154·0 kr.	41 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	11·0 / 13·78	20·8 kr.	38·9 kr.	93·0 kr.	35 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	9·0 / 11·22	3·0 kr.	73·1 kr.	61·0 kr.	6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirngswege	Im Kartirngswege		Im Kartirngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin nnd Empfängerin lantende Original-Frachtbriefe his längstens Ende Fehrnar 1895				
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	101	102
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. S — 19 und der Pos. S — 36 des Güterclassification des Tarif-Theiles I	Doppelschwefligsaures Natron
für die Transportstrecke von	Zeltweg / Unzmarkt / Klein-Schwechat / Judenburg / Antoniscbacht	Bregenz transit
für die Transportstrecke nach	Mährisch-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn	Granica trans. und Szczakowa trans
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfuhrung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Bestimmung derselben zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes eine Erklärung enthalten sein muss; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens unter Beachtung der einschlägigen Tarifbestimmungen; ferner thunlichste Verladung in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit der Bestimmung nach Stationen der in der Kundmachung Verordnungsblatt Nr. 122 vom 21. October 1893, Seite 1923, fortlaufende Nr. 884, aufgeführten russischen Eisenbahnen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Bahnen	Güterverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits
Frachtsatz per 100 kg	V e r s c h i e d e n	Besteht kein Verband-Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	67 / 72 / 35·3 / 67 / 70 Kreuzer	158·7 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	V e r s c h i e d e n	
Art der Durchführung	I m K a r t i r u n g s w e g e	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien-Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen	

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die in der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893 sub V. Posit. 2388 in den Rubriken „für die Transportstrecke von nach" enthaltenen Daten sind durch nachstehenden Zusatz zu ergänzen: „rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894, Heft I, Abschnitt A und K, und Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien, soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind."

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, sub fortlaufender Nr. 2323, publicirte ermässigte Frachtsatz von 114·0 kr. ist auf 113·7 kr. pro 100 kg richtig zu stellen.

Nied.-Oesterr. Landes-Hypotheken-Anstalt.

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **2. Jänner 1894** vorgenommenen **VIII. öffentlichen Verlosung** der Pfandbriefe der n. ö. Landes-Hypothekenanstalt sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage per **94.750 fl.** gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 261, 1303, 1587, 1655, 1656, 1657, 2169, 2461, 2638, 3238;
à 1000 „ „ 184, 329, 426, 436, 445, 687, 880, 1576, 1610, 2319, 2621, 2739, 2839, 3180, 3375, 3426, 3574, 3984, 4022, 4061, 4356, 4518, 4600, 4787, 5621, 5989, 6418, 6456, 6468, 6578, 7437, 7680, 8021, 8132, 8232, 8321, 8637;
à 500 „ „ 484, 533, 647, 923, 981, 1205, 1257, 1325, 1690;
à 100 „ „ 37, 38, 39, 40, 178, 184, 625, 705, 1014, 1033, 1282, 1414, 1484, 2121, 2237, 2503, 2515, 2706, 3303, 3467, 3597, 3787, 3823, 3937, 4097, 4725, 4737, 5025, 5423, 6221, 6223;
à 50 „ „ 14, 228, 293.

Die Zahlung dieser gezogenen Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten **sechs Monate** nach der Ziehung, sonach am **1. Juli 1894** in Wien durch die Anstaltscassa gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponbogen und Talon. Verloste Pfandbriefe werden gegen Aufzahlung der Differenz zwischen dem Nennwerthe und dem Waarencurse gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht; dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3% Zinsen vergütet.

Von den bei früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:

à 5000 fl.: Nr. 9, 461, 817, 883, 2018, 2064, 2077, 2118, 2407, 2597, 2619, 2997;
à 1000 „ „ 130, 542, 543, 544, 774, 1299, 1361, 1364, 1371, 1530, 1741, 1915, 1930, 2075, 2497, 3125, 3207, 3214, 3216, 3499, 3564, 3704, 3865, 3943, 4105, 4411, 4420, 4473, 4949, 5004, 5111, 5236, 5360, 5373, 5465, 5641, 5861, 6210, 6364, 6619, 6620, 6909, 7277, 7625, 7863;
à 500 „ „ 32, 114, 326, 616, 636, 710, 1091, 1114, 1148, 1276, 1536;
à 100 „ „ 13, 70, 72, 97, 277, 582, 634, 848, 965, 966, 1086, 1113, 1406, 1425, 1480, 1516, 1609, 1616, 1643, 2210, 2245, 2296, 2387, 2388, 2499, 2534, 2555, 2567, 2606, 2655, 2686, 2909, 3057, 3174, 3460, 3482, 3509, 3862, 4022, 4070, 4289, 4600, 4719, 5122, 5205, 5355, 5409;
à 50 „ „ 21, 24, 221, 222, 399.

Wien, am 2. Jänner 1894. 390

Vom Curatorium der n. ö. Landes-Hypothekenanstalt.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 9. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Eisenbahnen in Mexico. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 26. December 1893*), betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, über Gebühren-Erleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, betreffend Gebühren-Erleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen wird auf den Zeitraum vom 1. Jänner 1894 bis Ende des Jahres 1899 ausgedehnt.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Finanzminister beauftragt.

Lichtenegg, am 26. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Plener** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 26. December 1893, Z. 57.209, an die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Zulassung der Bezahlung der Zollgelder durch den Absender.

Eine Speditionsfirma hat die h. a. Entscheidung darüber erbeten, ob im Sinne des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr dem Absender oder seinem im Frachtbriefe benannten Bevollmächtigten auf Wunsch gestattet werden müsse, die Zollgelder zu bezahlen, ohne sich hiebei der von der Eisenbahn zu diesem Zwecke bestellten Organe bedienen zu müssen.

Nach der auch vom Handelsministerium getheilten Anschauung des Berner Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport, welches in dieser Angelegenheit von der bezogenen Firma um ein Gutachten angegangen worden ist, kann darüber ein Zweifel nicht bestehen, dass die Bahn zum mindesten berechtigt ist, die Bezahlung des Zolles dem Absender oder seinem Bevollmächtigten zu überlassen, wenn dieser die Zahlung direct besorgen will.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, zu veranlassen, dass von Seite der Bahnverwaltungen in Erwägung gezogen werde, ob es sich nicht empfehlen würde, in den gemeinsamen Tariftheil I für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den österr.-ungarischen Bahnen und weiterhin auch in die ausländischen Verbandstarife eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher es dem Absender freigestellt bliebe, die Zollgelder auch unmittelbar

*) Enthalten in dem am 1. December 1893 ausgegebenen LXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 207.

an das abfertigende Zollamt zu bezahlen, sofern damit eine Befassung mit dem Gute selbst nicht verbunden ist, zumal auch der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband in jüngster Zeit beschlossen hat, eine analoge Bestimmung in den allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern durchzuführen.

Dem Handelsministerium erschiene die Gestattung der unmittelbaren Zahlung des Zolles durch den Absender oder seinen Bevollmächtigten umso empfehlenswerther, als es sich in der vorliegenden Frage um eine mildere und mehr entgegenkommende Anwendung des vielfach angefochtenen Art. 10, Absatz 3, des internationalen Uebereinkommens und des demselben entsprechenden § 59, Abs. 3, des Betriebsreglements handelt, wodurch möglicherweise den Wünschen der Handelswelt, welche sich zunächst auf eine Abänderung dieses Artikels bei der nächsten Revision des internationalen Uebereinkommens richteten, Genüge geleistet werden könnte.

Bei diesem Anlasse wird der geehrten Verwaltung übrigens bemerkt, dass bisher Seitens der Bahnverwaltungen ein Bericht darüber nicht erstattet worden ist, in welcher Weise die Stationen, entsprechend dem Einführungs-Erlasse vom 10. December 1892, Z. 56.001, zum Betriebsreglement und zum internationalen Uebereinkommen, Ab. II, Punkt 8, angewiesen worden sind, dem Verfügungsberechtigten, welcher im Sinne des § 59, Abs. 5, des Betriebsreglements und des Art. 10, Abs. 4, des Uebereinkommens entweder selbst oder durch einen Bevollmächtigten der Zollbehandlung beiwohnen will, hiezu die Möglichkeit zu geben.

Der Herr kgl. ungar. Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ihm unterstehenden Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der Berathung dieses Gegenstandes in der gemeinsamen Directoren-Conferenz zu ermächtigen.

Ueber das Ergebniss der Berathung dieser Frage in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz wolle an das Handelsministerium berichtet werden.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. o. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 26. December 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen abzweigende Localbahn über Manetin, Stiedra und Theusing nach Petschau zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Marienbad-Carlsbad.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Johann Grafen Lažanský, Domänenbesitzer etc. in Manetin, im Vereine mit dem Bezirksobmanne Josef Heine in Manetin, und Consorten, mit dem Erlasse vom 29. Mai 1893, Z. 27.981 (Verordnungs-Blatt vom 6. Juli 1893, Nr. 77) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen abzweigende Localbahn über Manetin, Stiedra und Theusing nach Petschau zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Marienbad-Carlsbad auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 6. December 1893. Z. 64.402.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 31. December 1893, Z. 24.199, an den Verband der österr. Localbahnen*), betreffend die Einführung einer Pensions- oder Provisions-Versicherung für das definitiv angestellte Bahnpersonale.

Auf Grund verschiedener, im kurzen Wege gemachter Wahrnehmungen, sowie durch specielle Erhebungen gelangte die General-Inspection zu der Ueberzeugung, dass der häufige Wechsel im Personale jener österr. Privateisenbahnen, welche keine Pensions- oder Provisions-Institute besitzen, ebenso wie die grosse Schwierigkeit für diese Bahngesellschaften, sich einen genügenden, verlässlichen Nachwuchs zu verschaffen und denselben nach stattgehabter Einschulung auch zu erhalten, zum grossen Theile dem Mangel einer jeden Altersversorgung für das definitive Personale zuzuschreiben ist.

Bei dem engen Zusammenhange, welchen diese Angelegenheit mit der ungestörten Aufrechthaltung eines in jeder Hinsicht gesicherten Betriebes unleugbar besitzt, hält es die General-Inspection — eingedenk der ihr in letzterer Beziehung als Aufsichtsbehörde obliegenden Verantwortung — für ihre Pflicht, dieser Frage näher zu treten.

An die Seitens des hohen k. k. Handelsministeriums in dem Erlasse vom 19. September 1891, Nr. 38.861 (publicirt im H.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1891), ausgesprochene Erwartung anknüpfend, dass „die Vereinigung der Localbahnen zu einem corporativen Verbande in weiterer Folge das Mittel bieten würde, um namentlich auch für eine Alters- und Invaliditätsversorgung der Bediensteten bei jenen Localbahnen, wo solche Einrichtungen noch nicht bestehen, im Wege einer geeigneten Collectiv-Institution sicherzustellen," wird dem geehrten Verbande dringend nahe gelegt, die ehemöglichste Einführung der Pensions- oder Provisions-Versicherung für das dortseitige definitive Personale ernstlich in Erwägung zu ziehen und sofort nach der Beschlussfassung hierüber anher zu berichten.

Wien, am 31. December 1893.

Lilienau m. p.

*) An die dem Verbande nicht angehörigen Verwaltungen der Achenseebahn, Gaisbergbahn, Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und der Localbahn Mori-Arco-Riva sind ähnliche Erlässe mit der Einladung ergangen, eventuell im Anschlusse an den Verband der Localbahnen vorzugehen.

Die Eisenbahnen in Mexico.

Mit Ende December 1892 besass Mexico zehn Bahnlinien im Betriebe.

Die Mexican-Vera Cruz-Linie ist die älteste Bahn der Republik, da sie bereits im Jahre 1858 begonnen, jedoch wegen finanziellen und politischen Krisen erst im Jänner 1873 vollendet wurde. Dieselbe ist normalspurig (4′ $8^1/_2$″) und besitzt innerhalb der Theilstrecke Paso de Macho und Esperanza einen ausgesprochenen Gebirgscharakter. Innerhalb derselben kommen Neigungen der Nivellete von 25 % zur Anwendung und wird dieselbe mit Fairlie-Maschinen betrieben.

Die gleichfalls normalspurige Centralbahn stellt eine Verbindung der Stadt Mexico mit den Vereinigten Staaten her und ist die längste Bahn der Republik. Dieselbe wurde im Mai 1880 und erreichte der Bau die Grenze der Vereinigten Staaten bei der Station Ciudad Juarez am Rio Grande. Die Linie ward im März 1884 vollendet.

Bis vor Ausbau der nächstfolgenden Concurrenz-Linie beherrschte diese Bahn den ganzen Verkehr nach den Vereinigten Staaten und besitzt auch noch gegenwärtig einen grossen Theil desselben.

Die Linie durchzieht viele Meilen theils sterilen, theils noch uncultivirten Gebietes.

Die zweite Durchzugslinie, die Mexican-National-Bahn besitzt eine Spurweite von 3′ (0·914 m) und zieht von der Stadt Mexico nach Laredo, am Rio Grande, an die Grenze der Vereinigten Staaten.

In Folge ihrer geringeren Länge bis zur gedachten Grenze, 837 Meilen gegen 1231 Meilen der Centralbahn, bildet dieselbe eine starke Concurrenz gegen die Letztere, welche die Grenze nordwestlich von Laredo erreicht.

Die Mexican National-Bahn wurde im Jahre 1880 begonnen und 1888 beendet; dieselbe befördert jetzt die Post zwischen der Hauptstadt Mexico und den Vereinigten Staaten.

Der Localverkehr auf dieser Bahn ist noch wenig entwickelt.

Die Interocenanic-Bahn ist eine Concurrenz-Linie der Mexican-Vera Cruz-Bahn, da selbe gleichfalls von Mexico nach Vera Cruz führt. Die Interoceanic-Bahn wurde im Jahre 1891 eröffnet. Derzeit ist eine Zweiglinie derselben im Baue, welche nach Amacusac im Staate Guerrero führt, ebenso eine zweite Ergänzungslinie nach dem Hafen von Acapulco an der pacifischen Küste.

Die normalspurige Sonora-Bahn führt vom pacifischen Hafen von Guaymas im Staate Sonora zumeist durch Bergwerksdistricte nach Nogales, einem Punkte an der Grenze der Vereingten Staaten. Auch diese Linie besitzt nur einen schwachen Verkehr, geniesst jedoch eine staatliche Subvention.

Die Hauptergebnisse des Betriebes dieser fünf Bahnen für das Jahr 1892 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

1892	Mexican-Vera Cruz-Bahn	Mexican-Central-Bahn	Mexican National-Bahn	Interoceanic-Bahn	Sonora-Bahn
Bahnlänge in Meilen	321	1825	980	519	262
„ „ Kilometern	516	2936	1577	835	422
Zahl der beförderten Reisenden	618.788	731.425	606.818	799.487	60.583
Güterbeförderung in Tonnen	367.980	1,091.785	588.505	365.191	64.508
Bruttoeinnahmen in Doll.	3,014.952	7,963.253	4,503.601	1,875.837	509.308
„ per Meile in Doll.	9392	4364	4596	3614	1944
„ „ Kilometer in Doll.	5843	2712	2856	2246	1207
Ausgaben in Doll.	1,603.731	5,001.787	2,803.831	1,503.976	404.175
„ per Meile in Doll.	4996	2741	2861	2898	1542
„ „ Kilometer in Doll.	3107	1703	1778	1801	958
„ in % der Einnahmen	53·2	62·8	62·3	80·2	79·4

Die Entwicklung dieser fünf Bahnen ist in den letzten Jahren sehr bedeutend gewesen. Während mit Ende des Jahres 1892 die Länge des Gesammtnetzes dieser fünf Bahngesellschaften, wie oben ersichtlich 3907 Meilen betrug, stellte sich dieselbe mit Ende des Jahres 1887 noch auf 2415 Meilen; der Zuwachs innerhalb dieser fünf Jahre betrug sohin ca. 62 %. Die Zahl der Reisenden stieg in der gleichen Zeit von 1,586.400 im Jahre 1887 auf 2,817.100 im Jahre 1892; die Güterbeförderung stieg von 873.800 Tonnen auf 2,478.000 Tonnen. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1887 waren noch 10,001.029 Dollars, jene des Jahres 1892 stellten sich schon auf 17,866.951 Dollars. Die Betriebsausgaben stiegen dagegen von 5,370.549 Dollars auf 11,317.500 Dollars, sohin 53·7 % auf 63·3 % der Einnahmen, im Durchschnitte aller fünf Bahnen.

Als weitere Bahnen in der Republik Mexico sind zu erwähnen:

Die mexicanische Südbahn mit einer Spurweite von 3 Fuss, welche bei Puebla an die Interoceanic-Bahn anschliesst und in südwestlicher Richtung hinziehend, zur Stadt Oaxaca, der Hauptstadt des gleichnamigen Staates der Republik führt. Dieselbe wurde im November 1891 eröffnet; von dem Projectsplane dieses Unternehmens ist eine Verbindungslinie mit der Tehuantepec-Bahn noch nicht zur Realisirung gelangt.

Der Verkehr auf dieser Bahn ist gering und wenig entwicklungsfähig.

Die erst im Jahre 1892 vollendete Mexican International-Bahn führt von Ciudad Porfirio Diaz am Rio Grande, an der Grenze der Vereinigten Staaten nach Durango, der Hauptstadt des gleichnamigen Staates. Sie verbindet sich mit der Centralbahn in Torreon und stellt solchermassen eine Fortsetzung dieser letzteren gegen die mexicanische Reichsgrenze dar.

Die bis jetzt nur theilweise ausgebaute Tehuantepec-Bahn ist bestimmt, eine Verbindung des atlantischen und pacifischen Oceans herzustellen. Diese ca. 200 Meilen lange Bahn führt von Goatzacoalcos, am Meerbusen von Mexico nach Salina Cruz, an der Küste des stillen Oceans.

Dermalen sind Verhandlungen zwischen der mexicanischen Regierung und einer deutschen Bank im Zuge, um die Geldmittel zur Herstellung der letzten 30, noch nicht begonnenen Meilen dieser Bahn zu erlangen.

Weiters ist zu erwähnen, die 109 Kilometer lange Hidalgo-Bahn, eine schmalspurige Linie, welche von der Stadt Mexico ausgeht und über Irolo nach Pachuca führt; dieselbe verbindet sich in Irolo mit der Mexican-Vera Cruz-Bahn und mit der Interoceanic-Bahn. Diese Linie genoss seinerzeit eine Garantie von 8000 Dollars per Kilometer und trägt jetzt 7—8%.

Endlich besteht derzeit das Project, eine normalspurige Eisenbahn von der Stadt Mexico durch das Thal von Cuernavaca nach der pacifischen Küste, zur Bucht von Sihuatanejo, 140 engl. Meilen nördlich von Acapulko, zu erbauen.

Ein kleiner Theil dieser Linie von der Stadt Mexico nach Contreras, welche Strecke nur ca. zehn Meilen lang ist, steht im Betrieb; die Aussichten für den Weiterbau der theilweise sehr kostspieligen Linie sind gering, weil für dieses Unternehmen keine Subvention erlangt werden konnte.

Der Vollständigkeit halber wären noch die Localbahnen im Bezirke der Stadt Mexico zu erwähnen, welche jedoch, mit Ausnahme der zehn Meilen langen Linie von Mexico nach Halpam nur mit Maulthieren betriebene Strassenbahnen sind. Die Erträgnisse dieser Localbahnen können als günstig bezeichnet werden.

Im Jahre 1892 beförderte die Gesellschaft auf diesen Localbahnen im Ganzen 16,164.000 Personen, d. i. 123.394 Personen per engl. Meile oder 76.690 Personen per Kilometer. [„Railway News."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. September 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn die Baubewilligung für die in der ersten Bauperiode geplanten Herstellungen ertheilt. [24. November 1893, Z. 54.556.]

— (Personenhaltestelle in km 408·4 beim Wächterhause Nr. 313.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. September 1893 durchgeführten Localverhandlung wurde für die Errichtung einer Personenhaltestelle bei dem Wächterhause Nr. 313 in km 408·4 der Strecke Zabierzów—Krakau mit der Bezeichnung „Lobzow" der Bauconsens ertheilt.
[28. November 1893, Z. 50.063.]

— (Reserve-Wasserleitung zur Oelgasanstalt am Wiener Bahnhofe.) Behufs Anlage einer Reserve-Wasserleitung zur Oelgasanstalt am Wiener Nordbahnhofe wurde die Bewilligung ertheilt.
[20. November 1893, Z. 58.237.]

— (Vergrösserung von Wächterhäusern.) Die Wächterhäuser Nr. 43 in der Haltestelle Rabensburg und Nr. 194/I in km 273.5/6 der Strecke Hruschau—Oderberg werden aus Verkehrsrücksichten vergrössert.
[26. November 1893, ZZ. 62.852 und 62.859.]

— (Nebengebäude in der Station Prerau) Auf der neuen Perronanlage in der Station Prerau wurden zwei Nebengebäude errichtet. [21. November 1893, Z. 61.737.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Schleppbahn zur Maschinenfabrik von Brand und Shullier, dann zur Malzfabrik des F. Morgenstern & Sohn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für eine zur Maschinenfabrik von Brand & Shullier, dann zur Malzfabrik des F. Morgenstern & Sohn führenden Schleppbahn für den 9. Jänner 1894 anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirks-Commissär Alois Jellinek betraut. [G.I.-Z. 25.303.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 14. November 1893 fanden im Sinne des Erlasses vom 24. November 1892, Z. 20.212 der k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen neuerlich technisch-polizeiliche Prüfungen einer auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Güterzugslocomotive mit Schlepptender und einer Personenzugslocomotive mit Schlepptender statt. Der Kessel der Güterzugslocomotive, wurde laut Certificat am 19. Juli der Druckprobe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen, der Kessel der Personenzugslocomotive hat die gesetzliche Probe am 11. October 1892 mit gutem Erfolge bestanden. Die Güterzugslocomotive besitzt die Inventarnummer 4060, die Fabrikationsnummer 341 und wurde bei G. Sigl in Wien hergestellt; die ebendaselbst erbaute Personenzugslocomotive hat die Inventarsnummer 1822 und die Fabricationsnummer 34. Beide Maschinen haben drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Personenzugsmaschine hat ausserdem eine Laufachse. Die zweite und dritte Achse sind bei beiden Maschinen miteinander gekuppelt. Ausserdem haben beide Locomotiven 2 aussen horizontale, liegende Cylinder, 2 aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend und geschieht mittels Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind bei beiden Maschinen mit einer vollständigen Armatur versehen, sind ausserdem versehen mit Exhaustor, einem Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Anschütz-Schlu, einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Ressig-Kappe, Tenderspindelbremse, Feuerspritzwechsel, Dampfheizungseinrichtung und cylindrischen Rauchfang. Die Spurweite beider Maschinen ist die normale. Das Totalgewicht der Güterzugslocomotive 34·5 t, jenes der Personenzugslocomotive 35·4 t. Die concessionirte Dampfspannung bei der Ersteren 8 Atmosphären, bei der Letzteren 6·5 Atmosphären. Die Probefahrten mit beiden Maschinen wurden am 14. November 1893 auf der 16·8 km langen Theilstrecke Lancut—Rzeszow der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und retour unternommen und hiebei mit der Güterzugslocomotive eine maximale Geschwindigkeit von 72 km und eine durchschnittliche von 56 km per Stunde, bei der Personenzugslocomotive eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchschnittliche von 63 km per Stunde erzielt. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss obwaltet nach dem Gutachten dieser technisch-polizeilichen Prüfung aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, diese beiden vorbeschriebenen Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden.
[Z. 68.838, 1893.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von vier Personenwagen und 30 Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die einem Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn in Vorlage gebrachten Constructionspläne für 4 Stück Personenwagen I. Classe mit Bremse genehmigt und weiters gestattet, dass 10 Stück gedeckte Güterwagen mit Bremse und 20 Stück gedeckte Güterwagen ohne Bremse nach den mit Handelsministeriums-Erlass vom 28. März 1883, Z. 10.628 genehmigten Typenplänen in Bestellung gebracht werden. An den Personenwagen I. Classe werden die laut § 13 der Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der Oesterr. Eisenbahnen mit normaler Spurweite vorgeschriebenen Signalstützen angebracht werden. [Z. 63.714, 1893.]

Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

In der Strecke Neuhaus—Ober-Cerekwe wurde der Verkehr am 6. Jänner wegen Schneeverwehung eingestellt.

Localbahn Ach-Rossbach:

Wegen Schneeverwehung ist der Verkehr in der Strecke Asch—Rossbach am 6. Jänner bis auf Weiteres eingestellt worden. Die Theilstrecke Asch—Stadt und Asch—Anschluss bleibt für den Personen- und Frachtenverkehr offen.

Ausland.

Italien. (Uebertritt des General-Directors der sicilischen Eisenbahn-Gesellschaft in den Ruhestand.) Der General-Director der sicilischen Eisenbahn, Commendatore Billia, welcher seit längerer Zeit wegen Kränklichkeit vom Dienste ferne bleiben musste, ist über sein eigenes Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Vom 1. Juli bis zum Ende October 1893, mithin in den ersten vier Monaten des laufenden Betriebsjahres erzielten die das Adriatische Netz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 37,883.649·62 L., und zwar im Monate 10,896.519·93 L., in den vorhergehenden Monaten 26,987.129·69 L. Diese Einnahmen sind ferner, wie folgt, vertheilt:

Monat October:

Hauptnetz	10,195.882·47 L.
Secundärnetz	700.637·46 „

Vorhergehende Monate:

Hauptnetz	25,295.428·74 L.
Secundärnetz	1,691.700·95 „

Insgesammt:

Hauptnetz	35,491.311·21 L.
Secundärnetz	2,392.338·41 „

Ende October betrug die Länge des Gesammtnetzes 5590 km und entfielen hievon 4261 km auf das Haupt- und 1229 km auf das Secundärnetz.

— (Einnahmen der Mittelmeer-Bahn.) Während der ersten vier Monate des laufenden Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli bis Ende October 1893 erzielten die das Mittelmeernetz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 41,816.842·66 Lire, von welchen 11,400.869·45 L. auf den Monat October und 30,415.973·21 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Diese Einnahmen sind weiters, wie folgt, vertheilt:

Monat October:

Hauptnetz	10,981.034·21 L.
Secnndärnetz	419.835·24 „

Vorhergehende Monate:

Hauptnetz	29,043.664·12 L.
Secundärnetz	1,372.309·09 „

Insgesammt:

Hanptnetz	40,024.698·33 „
Secundärnetz	1,792.144·33 „

Ende October betrug die Länge des Mittelmeernetzes 5195 km. Hievon entfielen 4190 km auf das Haupt- und 1005 km anf das Secundärnetz.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahn.) Die Gesammteinnahmen der das Sicilische Netz bildenden Linien betrugen in den ersten vier Monaten des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis Ende October 1893, 3,115.420 L., wovon 811.004 L. auf den Monat October und 2,304.416 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Diese Einnahmen vertheilen sich weiters, wie folgt:

Monat October:

Hauptnetz	712.273 L.
Secundärnetz	98.731 „

Vorhergehende Monate:

Hanptnetz	1,978.754 L.
Secundärnetz	325.662 „

Insgesammt:

Hauptnetz	2,691.027 L.
Secnndärnetz	424.393 „

Ende October betrug die Länge des Sicilischen Netzes 1003 km nnd entfielen hievon 613 km auf das Haupt- und 387 km auf das Secundärnetz.

— (Secundärbahnen.) Die Einnahmen des Betriebes im ersten Trimester des Betriebsjahres 1893/94 im Entgegenhalte zn jenen des Betriebsjahres 1892/93 waren folgende:

Eisenbahnen	I. Trimester 1893/94	I. Trimester 1892/93	Differenz pro 1893/94
Bologna-Porto Maggiore	79.000·—	73.867·36	+ 5.132·64
Padua-Montebelluna	39.000·—	40.718·64	— 1.718·64
Conegliano-Vittorio	27.000.—	24.440·61	+ 2·559·39
Cividale-Portogruaro	72 000·—	64.429·92	+ 7.570·08
Parma-Suzzara	36.500·—	38.840·83	— 2.340·83
Torre-Arsiero	36.000·—	37.751·98	— 1.751.98
Treviso-Vicenca und Padna-Bassano	220.000·—	192.628·12	+ 27.371·88
Vicenza—Schio	93.000·—	90.607·81	+ 2.392·19
Arezzo-Stia	50.000·—	45.585·82	+ 4.414·18

— (Restaurationswagen auf der Linie Genua—Ventimiglia.) Die Mittelmeerbahn hat vom 15. December 1893 angefangen bei den Zügen Nr. 42 von Genua nach Ventimiglia und Nr. 43 von Ventimiglia nach Genua den Restaurationswagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft eingeführt, so dass beim Zuge Nr. 42 ein Mittagmahl und beim Zuge Nr. 43 ein Frühstück verabreicht wird. Das Mittagmahl zu 4·50 L. (ohne Wein) umfasst Suppe, Vorspeise, Fisch, zwei Fleischspeisen, Gemüse, Mehlspeise nnd Dessert. Das Frühstück zu 3·50 L. (ohne Wein) umfasst eine Vorspeise, Bries, eine warme Fleischspeise mit Beilage, Gemüse, eine kalte Fleischspeise und Dessert. Die Reisenden können jedoch auch à la carte speisen und liegt zu diesem Zwecke eine Speisekarte auf. Zum Restaurationswagen haben die Passagiere I. und II. Classe ohne Aufzahlung Zutritt.

Frankreich. (Eröffnung der Eisenbahnstrecke Romagny—Domfront.) Die Westbahn hat am 12. November 1893 von der Linie Avranches—Domfront die 27·095 km lange eingeleisige Strecke Romagny—Domfront mit den Zwischenstationen Mortain Bion, Barenton le Tilleul, Saint Cyr, Saint Mars und Saint Roch (Haltestelle) eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1760 T. Gehalt ist am 10. November 1893 ohne Passagiere mit 269 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 666 Colli Mehl; nach Bahia 1250 Colli Mehl, 92 Colli Stahl; nach Santos 500 Colli Bohnen, 72 Colli Möbeln, 10 Colli Wein, 8 Colli Baumwollwaaren, 360 Colli Bier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 42.689 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Poseidon“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 21. November 1893 mit 32 Passagieren und 1159 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz und 9350 Stück verschiedenes Holz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 2 Colli Spielkarten, 58 Colli Esswaaren, 21 Colli Kurzwaaren, 310 Colli Mehl, 255 Colli Zucker, 24 Stück Raaen; nach Padang 40 Colli Bier; nach Bagdad 5 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Glasperlen, 50 Colli Zündhölzchen, 6 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 126 Colli Papier, 19 Colli Glaswaaren, 68 Colli Zündhölzchen, 20 Colli Farben, 10 Colli Metallwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Mützen; nach Bushire 22 Colli Glaswaaren, 95 Colli Zündhölzchen; nach Bunder-Abbas 4 Colli Manufacturen; nach Suez 8 Colli Droguen; nach Suakin 160 Colli Zucker; nach Aden 2 Colli Mützen, 9 Colli Garn, 341 Colli Obst, 7 Colli Schuhwaaren, 377 Colli Papier, 2 Colli Manufacturen, 200 Colli Zucker, 5 Colli Lampen; nach Zanzibar 120 Colli Mehl, 7 Colli Glasperlen, 1 Collo Mützen; nach Massaua 100 Colli Bier, 75 Colli Zucker; nach Hodeidah 10 Colli Porzellan; nach Bombay 7 Colli Mützen, 51 Colli Knöpfe, 618 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 78 Colli Kurzwaaren, 189 Colli Baumwollwaaren, 357 Colli Farben, 52 Colli Esswaaren, 52 Colli Garne, 12 Colli Spielwaaren, 10 Colli Musikinstrumente, 124 Colli Lampen, 145 Colli Manufacturen, 215 Colli Metallwaaren, 47 Colli Holzwaaren, 100 Colli Quecksilber, 313 Colli Glasperlen, 143 Colli Seife, 9 Colli Schuhwaaren, 421 Colli Obst, 20 Colli Gewürze, 40 Colli Wein, 166 Colli Glaswaaren; nach Kurrachee 5 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Metallwaaren, 1 Collo Mützen; nach Colombo 13 Colli Papier, 20 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Garn, 8624 Stück dicke Bretter; nach Rangoon 12 Colli Garne, 26 Colli Metallwaaren, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Madras 54 Colli Papier, 2 Colli Manufacturen, 7 Colli Metallwaaren, 8 Colli Schuhwaaren; nach Calcutta 30 Colli Knöpfe, 12 Colli Kurzwaaren, 285 Colli Papier, 120 Colli Baumwollwaaren, 144 Colli Garne, 27 Colli Manufacturen, 93 Colli Metallwaaren, 58 Colli Naphtalin, 5 Colli Lampen, 35 Colli Glaswaaren; nach Penang 6 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturen, 49 Colli Colli Papier; nach Singapore 180 Colli Bier, 103 Colli Papier, 613 Colli Esswaaren, 50 Colli Mehl, 4 Colli Tabak, 50 Colli Glasperlen, 22 Colli Baumwollwaaren, 45 Colli Wein, 10 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 275 Colli Mehl, 221 Colli Erdwachs, 35 Colli Papier; nach Samarang 17 Colli Papier, 4 Colli Manufacturen, 105 Colli Mehl, 15 Colli Seife, 210 Colli Erdwachs; nach Batavia 1 Collo Mützen, 14 Colli Glasperlen, 92 Colli Erdwachs, 21 Colli Garne; nach Pekalongan 20 Colli Garne; nach Macassar 125 Colli Mehl; nach Cheribon 10 Colli Garne; nach Saigon 12 Colli Glasperlen; nach Hongkong 53 Colli Papier, 4 Colli chemische Producte, 50 Colli Zündhölzchen, 380 Colli Stahl; nach Manilla 134 Colli Papier, 300 Colli Bier, 32 Colli Garne; nach Shanghai 26 Colli Papier, 63 Colli Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 695.887 fl. österr. Währung.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat als Chef der Elbestrombauverwaltung nachstehende Polizei-Verordnungen erlassen:

I. Unterm 28. November 1893 über den Gebrauch des Ankers bei dem Telegraphenkabel in der Elbe bei Tangermünde. Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird nachstehende Polizei-Verordnung erlassen: § 1. Zur Schonung des im Bette der Elbe bei Tangermünde verlegten Telegrapenkabels, dessen Liegestelle durch zwei an den Ufern aufgestellten, in den Landesfarben gestrichene Tafeln mit der Aufschrift „Telegraph" bezeichnet ist, wird das Ankern der Fahrzenge und das Treiben mit ausgeworfener Schleppkette an dieser Stelle, sowie von 50 m oberhalb bis 50 m unterhalb der Tafeln verboten. § 2. Uebertretungen dieser Polizei - Verordnung werden mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mk. und im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft geahndet.

II. Unterm 11. December 1893, betreffend die Anbringung von Tiefgangsanzeigern an den Schiffen von mehr als 30 t Tragfähigkeit. Nach der Polizei-Verordnung vom 5. October 1887 muss jedes auf der Elbe verkehrende preussische Schiffsfahrzeug von mehr als 30 t Tragfähigkeit zu beiden Seiten mit je 3 Tiefgangsanzeigern in Meter- und Centimeter-Eintheilung dergestalt versehen sein, dass sich daran der wirkliche Tiefgang des Fahrzeuges unmittelbar erkennen lässt. Zu diesem Zwecke muss die Eintheilung stets deutlich erhalten und mit den nöthigen Zahlen versehen sein. Die Stromaufsichtsbeamten sind angewiesen, auf die Befolgung der vorstehenden Bestimmungen strenge zu achten, sich von der Richtigkeit der Angabe der Tiefgangsanzeiger durch Nachmessung des Tiefganges der Fahrzeuge zu überzeugen und Verstösse gegen die Polizei-Verordnung zur Anzeige zu bringen. Zugleich sind die Stromaufsichtsbeamten ermächtigt, diejenigen Fahrzeuge, welche einen grösseren Tiefgang aufweisen, als nach den amtlichen Angaben der Fahrwassertiefen zulässig ist, aus den Schleppzügen zu entfernen. Zur Vermeidung von Nachtheilen und Weiterungen werden die Schiffahrtstreibenden auf die Befolgnng der vorerwähnten Polizei-Verordnung von Neuem hingewiesen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XIV. Stück der Nen-Ausgabe.) Das am 27. December 1893 heransgegebene XIV. Stück der Neu-Ausgabe des Anzeigeblatt enthält unter

Nr. 485: Bundesrathsbeschluss vom 14. December 1893, betreffend die Abänderung der Taxen für die grenzthierärztliche Untersuchung des eingeführten Viehes.

Nr. 486: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. December 1893, Z. 22.720, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Schweinen in den Stationen Czerepkoutz und Hadikfalva.

— (Inhalt des XV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 29. December 1893 herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 487: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. December 1893, Z. 21.001, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern (Rinder, Schafen und Ziegen) aus dem galizischen politischen Bezirke Biala nach Schlesien.

— (Inhalt des XVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 2. Jänner herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 488: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. December 1893, Z. 112.941, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Wotic als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 489: Bekanntmachnng des königl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 23. December 1893, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Rindern, Schweinen, Schafen und Ziegen aus Italien.

Nr. 490: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Artikel 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

— (Inhalt des XVII. Stückes der Nen-Ausgabe.) Das am 5. Jänner herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 491: Kundmachung der königl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 24. December 1893, Z. 59.669, betreffend die Bekanntmachung der Bahnstation Našice als Ein- und Ausladestation für den Transport von Klauenthieren.

Nr. 492: Verordnung des königl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 22. December 1893, betreffend die Einfuhr von Nutz- und Zuchtrindern aus Oesterreich in die Grenzbezirke.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat December 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten December 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten December 1893	Stand am letzten Decbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	6059·03	2086·725	807·725	7338·03
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	72·24	—	—	72·24
Korn	1914·885	206·25	0·10	2121·035
Gerste	2148·18	1188·055	310·00	3026·235
Hafer	793·35	—	100·00	593·35
Mehl	136·22	202·05	202·05	136·22
Reis	59·39	—	—	69·39
Zucker	129·565	58·00	—	187·565
Diverse	1·36	—	—	1·36
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kleesaat	100·00	309·635	13·715	395·92
Kaffee	7·67	—	—	7·67
Eisenwaare	10·30	—	—	10·30
Hopfen	369·40	22·735	181·86	210·275
Mohn	100·15	100·00	—	200·15

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Stand am letzten Decbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	38	29	7	60
Versicherungswerth ö.W. fl.	51.985·—	50.112·—	9.260·—	92.837·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	27	29	7	49
Versicherungswerth ö.W. fl.	39.475·—	50.112·—	9.260·—	80.327·—
Lombardbetrag „ „	25.797·—	5.110·—	5.800 —	25.107·—

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat December 1893.)

Artikel	Lager am 1. December	Eingang	Ausgang	Lager am 31. December
	Metercentner			
Weizen	2053 . .	1213 . . .	1563 . .	1703
Roggen	972 . .	— . . .	697 . .	275
Gerste	1009 . .	1254 . . .	320 . .	1943
Hafer	6781 . .	19580 . . .	6210 . .	20151
Malz	585 . .	407 . . .	689 . .	303
Mais	1309 . .	202 . . .	867 . .	644
Diverse	2357 . .	416 . . .	1886 . .	887
Total . .	15066 . .	23072 . .	12232 . .	25906

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Coursabschläge.

Vom 1. Februar 1894 an werden die in den Heften 5 und 6 des Verbandstarifes Theil II (giltig vom 1. Juni 1892) enthaltenen Coursunterschiedsbeträge unter B von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres im vierfachen Betrage abgezogen.

Wien, am 8. Jänner 1894. [20]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2.

Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 1 vom 4. Jänner 1894 auf Seite 9 verlautbarte Einführung des Anhanges zu Theil II, Heft 2, des obgenannten Verbandes wird dahin abgeändert, dass der Giltigkeitstermin desselben nicht mit 1., sondern **mit 20. Jänner 1894** festgesetzt wird.

Budapest, am 5. Jänner 1894. [21]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI zum Hefte Nr. 2.

Mit 15. Jänner 1894 tritt zum Hefte Nr. 2 des Norddeutsch-Sächsischen-Verbandstarifes vom 15. August 1891 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 0·15 Mark bei der kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 31. December 1893. [22]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XII zum Hefte Nr. 1.

Mit 1. Jänner 1894 ist zum Hefte Nr. 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XII in Kraft getreten, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt. Dieser Nachtrag ist zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahndirection in Erfurt erhältlich.

Wien, am 4. Jänner 1894. [23]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verband. Ausnahmetarif für Mais, Kleie etc.) Am 1. December 1893 ist ein provisorischer Ausnahmetarif — Heft 1 — für die Beförderung von Mais, Kleie u. s. w., Malztreber und Schlempen, Malzkeimen bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Kraft getreten.

— (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. November 1893 ist je ein II. Nachtrag zum Verbandsgütertarif Theil II, Heft 1, 2 und 4 in Kraft getreten. Dieselben enthalten Aenderung des Ausnahmetarifes I, bezw. 2, neue und abgeänderte Frachtsätze, Aufhebnng von Frachtsätzen und Ergänzung des Kilometerzeigers.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist einzig und allein nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Dnrchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministerinms vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Knndmachnng angefangen.

Bei Liqnidirnng jeder Rechnnng, welche anf Grnnd eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Pnblications- und Liqnidirungskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein und dasselbe Zngeständniss Bezng habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zngeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
103	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Getreide	Wien-Lagerhaus	Braun	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen resp. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II. Heft 1. des österr. Eisenbahn-Verbandes	85 kr.	80 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
104	Südbahn-Gesellschaft		Jute	Triest Südbahn und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	**Bei Aufliefernng eines Minimalquantums von mindestens 6000 Tonnen während der Bestinstignngsdaner.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis Ende December 1894	Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Wien S.B. und Wien (Matzleinsdorf) einerseits nnd Triest S.B. und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	96 kr. = 192 Heller	184 Heller, bezw. incl. nng. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
105	Südbahn-Gesellschaft		Eisendraht und Drahtstifte	Laibach transit	Budapest S.B.	Aufrechthaltung der Bestimmungen der Classe B. Seudnngeu müssen vou Assling provenireu	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller: 198 / 174 incl. nngar. Transportsteuer		24	Im Kartirungswege		
106	Südbahn-Gesellschaft		Wein Pos. W 10 / Weinmaische „ W 13 / Weinmost „ M 27 des Tarifes Theil I	Monfalcone, Nabresina, Prosecco, Rnbbia-Savogna, Sagrado, Sessana	Wien (Matzleinsdorf) nnd vorgelegenen Stationen incl. Lnxenburg und den Stationen der Strecke Lajta-Szt. Miklos-Nagy Czeuk, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wageu und Frachtbrief	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	244 / 244 / 244 / 252 / 252 / 244 Heller bezw. incl. nngar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze gelangen nnr insolange zur Anwendung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen
107	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzsanres Eisen	Lajta-Ujfalu	Iglau (Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	97 Kreuzer incl. Manipnlations-Gebühr		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	108	109	110	111
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	B.N.B.
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhm. Westbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Bau- und Werkholz, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben, und zwar: a) in Position H 19 / b) in Position H 20 des Tarifes, Theil I rangirend	in Position H 19 und 20	Glastafeln, geschliffene u. Spiegelglas	Glaswaaren der Positionen G 14 und 21	Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Weizen aus Posit. G 13 des Tarif Theil I	
für die Transportstrecke von	Lavamünd, Ettendorf, St. Paul, St. Andrä, St. Stefan, Wolfsberg		Stankau		Lemberg p. z., Barszczowice, Zadwórze, Krasne, Zloczow, Zborów, Zablotce, Ozydów, Borki wielkie, Maxymówka, Bogdanówka, Podwołoczyska, Jezierna, Tarnopol, Zborów, Jezierna	
für die Transportstrecke nach	Finme / Triest S.B.	Wien K.F.J.B. und Nussdorf	Tarnopol	B r o d y		
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Für Hölzer bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen pro verwendeten Wagen. Für Hölzer über eine Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 20 Tonnen pro Ladung, wobei für jeden über zwei Wagen eventuell verwendeten weiteren Wagen eine Gebühr von 16 Hellern pro Wagen und km zur Berechnung gelangt. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Bestimmungen der einschlägigen Tarife		Aufgabe in jedem Gewichte		Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements und muss auch der Bezug des Getreides durch das betreffende Mühlen-Etablissement geschehen	
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894		Vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Bahnen		Localtarife		L o c a l t a r i f	
Frachtsatz per 100 kg	V a r i a b e l		177·2	232·2	26 21 19 15·5 17 11 8 30 26 21 37 39 43 45 47	11 17
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	136 Heller		166	196	22·3 18·6 15·5 11·5 9·4 4·3 21·5 20·5 15·5 31·5 33·5 37·5 39·5 41·5	9·4 11·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatz	V a r i a b e l		11·2	36·2	3·7 2·4 3·5 5·5 1·6 3·7 5·5 5·5 5·5 5·5 5·5 5·5 5·5 5·5	1·6 5·5
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege		Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen					Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 2. Jänner 1894 für Getreidebezüge verlautbarte 10 pCt. Frachtnachlass keine Anwendung	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche zum Neubau einer mechanischen Weberei in Schlackenau und einer Färberei in Haida bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juli 1894 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der B.N.B. vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schluckenau, bezw. Haida zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.

Fortlaufende Nr.	112	113	114	115
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Leer retourgehende Bierfässer, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Manerziegel	Bürstenwaaren, ordinäre (d. s. in nicht polirtem und nicht geheiztem Holze gebundene Bürsten), Schweinsborsten und Rosshaare, bei Auflieferung in jeder Menge	Kartoffeln / Ziegel
für die Transportstrecke von	Bier in Fässern, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Brünn K.F.N.B.	Grulich	Eckersdorf / Troppau
für die Transportstrecke nach	Sillein / Bielitz	Mödritz / Kojetein	bezw. vice versa Wien Nordbahnhof	Troppau / Eckersdorf
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Bestimmung der Sendungen zu Erweiterungsbauten in der Kojeteiner Zuckerfabrik; Auf- und Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen / Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	12·6 kr. / 13·4 kr.	184·6 kr.	Localtarife
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	48·5 kr. / 44·4 kr.	9·8 kr. / 10·6 kr.	164·5 kr.	11·9 kr. / 11·9 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		2·8 kr. / 2·8 kr.	20·1 kr.	10·0 kr. / 10·0 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	1·9 kr. / 1·9 kr.
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt		Im Kartirungswege
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	116	117	118	119
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
		Betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schotter	Explosive Güter bei Aufgabe als Frachtgut	Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl und Chamottemörtel	Wein
für die Transportstrecke von	Strebichovic-Vinafic	Pozsony (via Marchegg—Wien S.B.)	Blansko	Brnck a/L. transit
für die Transportstrecke nach	Kralup St.E.G.	Atzgersdorf-Mauer Baden Cilli Feistritz Glogguitz Kühnsdorf Leoben Liesing Loitsch Markt-Tüffer Mödling Mürzzuschlag Peggau Pöltschach Prevali Rakek St. Egyden Wr. Neustadt Wildon Zágráb	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Gross-Schwechat (L.B.)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für den Spec.-Tarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Unter Aufrechthaltung der für den Transport von explosiven Gütern bestehenden Tarifbestimmungen. Die Frachtberechnung erfolgt in der Weise, dass für Sendungen unter 30 kg das Gewicht von 60 kg zu Grunde gelegt wird, und bei Sendungen über 30 kg für das Doppelte, im Producte aufgerundete Gewicht der Sendung die nebigen Frachtsätze zur Anwendung gelangen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	Localtarif	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4, resp. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz per 100 kg	13·4 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	25 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	7·6 kr.	kr. 66 76 274 238 106 286 172 70 280 352 70 142 184 256 280 358 94 88 208 319	31·2 kr.	23 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	5·8 kr.			2 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Das Anf-· und Abladen hat die Partei zu besorgen	Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Localtarif zur Einhebung	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnitnren im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

I. Locomotiven.

4 Stück dreifach gekuppelte Tendermaschinen, Serie 97,
2 Reserve-Rädergarnituren für Locomotiven, Serie 97.

II. Personen- und Dienstwagen.

3 Stück II/III. Classe Serie BC^{i} mit Spindelbremse,
3 „ III. „ „ C^{i} „ „
2 „ III. „ „ C^{i} ohne Bremse,
3 „ combinirte Post- und Gepäckswagen Serie DF.

III. Güterwagen.

10 Stück gedeckte Güterwagen Serie Gr mit Bremse,
10 „ „ „ „ Gr ohne „
11 „ „ „ „ JK mit „ mit 4 Rungen
13 „ offene „ „ JK ohne „ mit 4 „

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel und Reserven hat anf Grund der allgemeinen sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zn beheben. Die Locomotiven sind für Dampfheizung, Vacuumbremse und Pulsometerbetrieb einzurichten. Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) darf nur I^{a} steierisches Schweisseisen zur Verwendung kommen.

Sämmtliche Wagen sind mit Speichenrädern oder mit gewalzten, geschmiedeten oder überpressten Scheiben und aufgezogenen Radreifen zu liefern.

Die Personenwagen sind mit Aborten, Dampfheizung, elektrischem Intercommunications-Signal (System Rayl) und für Oelbeleuchtung einznrichten. Die Personenwagen mit Bremse erhalten Vacuum- und Spindelbremse und 8 Bremsklötze, die Wagen ohne Bremse erhalten Vacuumleitung. Die Dienstwagen erhalten Vacuum- und Spindelbremse, 8 Bremsklötze, Dampfheizcylinder und Dampfleitung, Oelbeleuchtung und elektrisches Intercommunications-Signal. Die Güterwagen mit Bremse erhalten 8 Bremsklötze.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte auf die Lieferung von Locomotiven“ bezw. „Wagen“ **bis zum 20. Jänner 1894** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Abtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattung und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge per Stück, bezw. per Reservegarnitur in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Liefernngsbedingnisse nnd Zeichnnngen eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen der Offerte beigeschlossen sein.

Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein.

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Radsterne oder Radscheiben, Siederohre und Kesselbleche anzuführen und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende März 1894 im Worte bleibt.

Für die Locomotiven ist der Preis einschliesslich der completen Ausrüstung, und für alle Gattungen Fahrbetriebsmittel einschliesslich der Räderpaare anzugeben.

Es werden folgende äusserste Liefertermine festgesetzt:

2	Stück Locomotiven	bis	15. Mai	1894,	1 Dienstwagen Serie D. F.	bis	30. Juli 1894,
2	„ „	„	15. Juli	„	7 gedeckte Güterwagen Serie Gr. mit Bremse	„	30. Mai „
2	Reserve-Rädergarnituren Serie 97	„	15. „	„	3 „ „ „ Gr. „ „	„	15. August „
2	Personenwagen Serie B. C^{i}	„	15. Mai	„	7 „ „ „ Gr. ohne „	„	30. Mai „
1	„ „ B. C^{i}	„	30. Juli	„	3 „ „ „ Gr. „ „	„	15. August „
2	„ „ C^{i} mit Bremse	„	15. Mai	„	7 offene „ „ J. K. mit „	„	30. Mai „
1	„ „ C^{i} „ „	„	30. Juli	„	13 „ „ „ J. K. ohne „	„	30. „ „
2	„ „ C^{i} ohne „	„	15. Mai	„	4 „ „ „ J. K. „ „	„	15. August „
2	Dienstwagen „ D. F.	„	15. „	„			

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschlnss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 30. December 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 11. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate November 1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten eilf Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Haltestelle Zinkenbach, eventuell von der Station St. Wolfgang der Localbahnlinie Ischl—Salzburg der Salzkammergut-Localbahn zur Station St. Wolfgang der Zahnradbahn auf den Schafberg.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Stern & Hafferl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Haltestelle Zinkenbach, eventuell von der Station St. Wolfgang der Localbahnlinie Ischl—Salzburg der Salzkammergut-Localbahn zur Station St. Wolfgang der Zahnradbahn auf den Schafberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. December 1893. Z. 64.871.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Borki wielkie der k. k. Staatsbahnen über Chodaczków, Skałat, Krzywe, Zarubince nach Grzymałów.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Grafen Leon Pininski, Reichsraths-Abgeordneten, im Vereine mit Felix Grafen Bolesta-Kodziebrodzki, Sigismund Freiherrn von Romaszkan, Wenzel und Michael Grafen Baworowski, Johann Vivien de Chateaubrun und Dr. Moriz Rosenstock mit dem Erlasse vom 12. Juni 1893, Z. 29.077 (Verordnungs-Blatt vom 8. August 1893, Nr. 91), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Krasne—Podwołoczyska über Chodaczków, Skałat, Krzywe, Zarubince nach Grzymałow auf die Dauer von weiteren sechs Monaten verlängert.

Wien, am 6. December 1893. Z. 64.022.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Ustrzyki dolne nach Ustrzyki górne mit Abzweigung nach Boberka.

Das k. k. Handelsministerium hat die den Brüdern Cajetan und Richard Pizzighelli in Wien mit dem Erlasse vom 23. October 1893, Z. 54.835 (Verordnungs-Blatt Nr. 132 vom 18. November 1893), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Ustrzyki dolne der k. k. Staatsbahnlinie Chyrów — Neu-Zagórz nach Ustrzyki górne mit einer Abzweigung nach Boberka auf die Dauer von weiteren sechs Monaten verlängert.

Wien, am 6. December 1893. Z. 64.023.

Eisenbahnverkehr im Monate November

1893 und Vergleich der Einnahmen der ersten eilf Monate 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate November 1893 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 15. November die 0·53 km lange Anschlussstrecke Sudoměřitz-Petrau—Ungar. Grenze der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; ferner die 2·47 km lange, auf ungarischem Gebiete liegende Fortsetzung der erstgenannten Strecke bis zur Station Skalitz der Marchthal-Bahnlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen. Den Betrieb auf den beiden eröffneten Strecken besorgt die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

am 19. November die 6·765 km lange Theilstrecke Kremsmünster Stift—Unterrohr der Welser Localbahn-Actiengesellschaft;

am 22. November die 40·926 km lange Murányithalbahn (Pelsöcz—Rima-Murány);

am 23. November die 77·004 km lange Hauptstrecke Szarvás—Orosháza—Mezöhégyes und die 5·673 km lange Flügelbahn Kis-Szénás—Nagy-Kondoros der Békés-Csánader Localbahn;

am 29. November die 12·082 km lange Localbahn Hidegkut—Gyönk—Tamási.*) Auf den drei letztgenannten Lokalbahnen besorgt den Betrieb die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate November 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9 791.397 Personen und 10,875.013 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,321.195 fl. erzielt, das ist per Kilometer 1033 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9,174.643 Personen und 10,604.435 t Güter, 29,933.648 fl., oder per Kilometer 1000 fl., daher resultirt für den Monat November 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3·3 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten eilf Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 296,969.293 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 280,457.992 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des Gegenstandsjahres 28.085 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1892 dagegen 27.798 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die Betriebsperiode Jänner—November 1893 auf 10574 fl., gegen 10098 fl. im Vorjahre, das ist um 476 fl. günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 11.535 fl., gegen 11.006 fl. im Vorjahre, das ist um 529 fl., mithin um 4·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten eilf Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1. Wiener Verbindungsbahn	87.041
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	57.447
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	32.698
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.056
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.800
6. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	23.027
7. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	22.498
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	21.025
9. Leoben-Vordernberger Bahn	19.275
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	19.245
11. Böhmische Westbahn	18.847
12. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	17.977
13. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.241
14. Localbahn Swolenowes-Smečna	17.049
15. Localbahn Reichenberg-Gablonz	16.738
16. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.634
17. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.684
18. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.461
19. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.946
20. Böhmische Nordbahn	13.747
21. Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	12.871
22. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.338
23. Stauding-Stramberger Localbahn	11.691
24. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	10.884
25. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.828
26. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.731
27. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	10.379
28. Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.352
29. Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10.262
30. Kuttenberger Localbahn	9.812
31. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9 376
32. Bozen-Meraner Bahn	9.205
33. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	8.545
34. Localbahn Dolina-Wygoda	8.341
35. Eisenbahn Wien-Aspang	8.204
36. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.929
37. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.904
38. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	7.888
39. Neutitscheiner Localbahn	7.824
40. Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.680
41. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.679
42. Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.292
43. Mährisch-schlesische Centralbahn	7.051
44. Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.900
45. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.767
46. Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	6.619
47. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	6.440
48. Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	6.408
49. Gölnitzthalbahn	5.337
50. Budapester Localbahnen	5.322
51. Unterkrainer Bahnen	4.847
52. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.804
53. Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4 327
54. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	4.034
55. Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.974
56. Localbahn Petroszény-Lupény	3.933
57. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.856
58. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.747
59. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.596
60. Localbahn Cilli-Wöllan	3.559

*) Für diese Localbahn wurde pro November noch kein Ausweis eingesendet.

61. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . . 3.508
62. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien) 3.460
63. Poprádthalbahn 3.442
64. Kremsthalbahn 3.440
65. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.429
66. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 3.327
67. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.315
68. Localbahn Szathmár-Nagybánya 3.313
69. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn 3.298
70. Localbahn Strakonitz-Winterberg 3.218
71. Eisenbahn Vinkovce-Brcska 3.155
72. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft . 3.152
73. Torontaler Localbahnen 3.150
74. Böhmische Commercialbahnen 3.100
75. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.965
76. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb. 2.960
77. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 2.870
78. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.763
79. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.651
80. Localbahn Laibach-Stein 2.628
81. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.620
82. Welser Localbahnen 2.616
83. Zagorianer Bahn 2.568
84. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.557
85. Számosthalbahn 2.516
86. Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza) 2.475
87. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . . 2.446
88. Háromszéker Localbahnen 2.439
89. Kolomeaer Localbahnen 2.407
90. Mühlkreisbahn 2.380
91. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha 2.377
92. Terret-Kowácznaer Localbahn 2.323
93. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.302
94. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton . 2.288
95. Mährische Westbahn 2.217
96. Steyrthalbahn 2.209
97. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T. . . 2.186
98. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen . 2.127
99. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés . . . 2.091
100. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás . . . 2.048
101. Localbahn Potscherad-Wurzmes 2.041
102. Localbahn Asch-Rossbach 1.976
103. Bihárer Vicinalbahnen 1.859
104. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.801
105. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.784
106. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . 1.779
107. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 1.763
108. Hermannstadt-Feleker Eisenbahn 1.721
109. Steiermärkische Landesbahnen 1.691
110. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.660
111. Békes-Csánader Localbahn 1.636
112. Localbahn Kaschau-Torna 1.633
113. Löcsethalbahn 1.623
114. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.612
115. Székler Eisenbahn 1.557
116. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély . . 1.513
117. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . . 1.507
118. Localbahn Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz 1.500
119. Szilágysager Eisenbahn 1.450
120. Muranythalbahn 1.363
121. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.328
122. Felek-Fogaroser Localbahn 1.286
123. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.281
124. Matraer Vicinalbahnen 1.257
125. Békéser Comitatsbahnen 1.202
126. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar 1 186
127. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.140
128. Localb. Balaton—Szt. György—Somogy-Szobb 1.129
129. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.023
130. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.022
131. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 1.004
132. Haraszti-Ráczkever Localbahn 975
133. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz 806
134. Taraczthalbahn 785
135. Borossebes-Menyházer Localbahn 762
136. Localbahn Warasdin-Golubovec 529

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten eilf Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Felek-Fogaraser Localbahn	116·3
Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	64·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	56·1
Localbahn Warasdin-Golubovec	46·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	43·4
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	38·4
Localbahn Dolina-Wygoda	36·4
Localbahn Petroszény Lupény	35·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	33·4
Kolomeaer Localbahnen	31·9
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	30·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	28·6
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	28·2
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	27·9
Mährische Westbahn	27·8
Holicz-Gödinger Localbahn	23·3
Székler Eisenbahn	23·0
Budapester Localbahnen	22·0
Bihárer Vicinalbahnen	21·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	20·8
Torontaler Localbahnen	18·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	18·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	17·5
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	16·8
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	16·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	15·7
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	15·6
Welser Localbahnen	15·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	15·1
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	14·9
Bozen-Meraner Bahn	14·6
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	13·8
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·4
Haromszéker Localbahnen	13·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	12·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	12·2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	11·5
Localbahn Reichenberg-Gablonz	11·3
Localbahn Kaschau-Torna	10·6
Szilágysager Eisenbahn	10·5
Matraer Vicinalbahnen	10·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	9·9
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	9·7
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	9·6

	%
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	9·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·3
Mühlkreisbahn	9·2
Eisenbahn Wien-Aspang	8·9
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	8·7
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	8·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	8·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	7·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	7·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	7·4
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	7·3
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	7·2
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	6·9
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6·8
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·6
Mährisch-schlesische Centralbahn	6·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	6·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6·0
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	5·9
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	5·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	5·5
Localbahn Swolenowes-Smečna	5·5
Haraszdi-Ráczkever Localbahn	5·4
Poprádthalbahn	5·3
Wiener Verbindungsbahn	5·2
Kremsthalbahn	5·2
Böhmische Westbahn	5·1
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	5·1
Számosthalbahn	5·1
Böhmische Nordbahn	5·0
Kuttenberger Localbahn	4·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	4·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·6
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·6
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	4·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·7
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	3·3
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3·3
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	3·2
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·7
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·6
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2·3
Zagorianer Bahn	2·1
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	1·9
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	1·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	1·4
Böhmische Commercialbahnen	1·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·4
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	0·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	0·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten eilf Monaten 1893 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Gölnitzthalbahn	0·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·7
Stauding-Stramberger Localbahn	1·1
Vicinalbahn Maros Vásárhely—Szász-Régen	1·1
Steyrthalbahn	1·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1·4
Neutitscheiner Localbahn	1·6
Localbahn Asch-Rossbach	2·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4·5
Brünner Localbahn (Dampftramway)	5·2
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	6·4
Taraczthalbahn	7·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	9·0
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	9·8
Localbahn Laibach-Stein	10·8
Localbahn Potscherad-Wurzmes	11·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·6
Békéser Comitatsbahnen	12·7
Localbahn Cilli-Wöllan	17·8
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	23·1
Mohács-Fünfkirchner Bahn	36·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monat November 1893 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultirt aus dem regeren Kohlenverkehr nach dem In- und Auslande.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Periode Jänner—August definitiv, ab September jedoch provisorisch.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat November 1893 ausgewiesene Mehreinnahme im Vergleiche mit derselben Periode des Jahres 1892 resultirt aus der Zunahme des Verkehrs im Allgemeinen.

Böhmische Westbahn. Für den Monat November 1893 ergibt sich, im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mindereinnahme von fl. 8886.

Der Personenverkehr hat um 443 Personen, und der Frachtenverkehr um 8865 t — woran der Artikel „Kohle“ mit 7739 t participirt — abgenommen.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind der definitiven Rechnung entnommen, die Resultate des Jahres 1893 sind provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Buchungen der Monate Jänner—Juli richtiggestellt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1893 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 43, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 11.557, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 11.600; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 153, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3053, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 2900.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultirt aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre in diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung für die Monate Jänner—Juli 1893 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen wird pro November 1893 im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 3054 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 45.081 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 33.768 t mit einer Mehreinnahme von fl. 486.578 ausgewiesen.

Es resultirt somit eine Gesammtmehreinnahme von fl. 531.659.

Die ausgewiesene Mehrfrequenz von 3054 Personen resultirt aus der auf den östlichen Staatsbahnen stattgefundenen Mehrbeförderung von 6092 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 1117, wogegen die westlichen Linien bei einer Minderbeförderung von 3038 Personen eine Einnahmesteigerung von fl. 43.964 nachweisen.

Im Güterverkehre wurden sowohl auf den westlichen als auch auf den östlichen Linien bedeutende Mehreinnahmen erzielt, und zwar auf den westlichen Linien fl. 233.873, auf den östlichen Linien fl. 252.705.

Auf den westlichen Linien ist dieses Plus zunächst einem lebhafteren Localverkehre, sodann auch dem Auslandsverkehre zuzuschreiben, wozu übrigens der Getreideexport, entgegen den vorhergehenden Monaten, nur unwesentlich beigetragen hat.

Auf den östlichen Linien war dagegen der Getreideverkehr ein äusserst reger.

Von der ausgewiesenen Minderbeförderung von 33.768 t entfallen auf die westlichen Linien 29.672 t und auf die östlichen Linien 4096 t.

Diese Zahlen bieten jedoch kein richtiges Vergleichsresultat, sondern bilden nur ein rechnungsmässiges Ergebniss der seit 1. Jänner 1893 auf neuer Grundlage geführten Statistik, da, wie dies bereits in den vorhergehenden Monaten angeführt wurde, namhafte Transportmengen, welche von einer Linie auf die andere übergehen, im Monate November 1892 für sich getrennt, im Gegenstandsmonate jedoch in Folge Zusammenlegens mehrerer Linien, für welche gegenwärtig nur Eine Rechnung geführt wird, blos einmal zur Nachweisung gelangen.

Thatsächlich ist daher keine Verminderung der Verkehrsintensität zu verzeichnen, sondern vielmehr eine Verkehrssteigerung gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres und ist diesbezüglich hervorzuheben:

	Mit einer Mehrbeförderung von
Getreide und Hülsenfrüchte	1324 Wagen
Erze und Schlacken	1210 „
Heu, Stroh, Spreu, Klee	1042 „
Mehl und Mahlproducte	414 „
Zucker, Melasse	402 „

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Dieselbe weist eine Mehreinnahme von fl. 87.629 aus, welche grösstentheils auf den lebhaften Güterverkehr mit den anschliessenden Localbahnen, sowie auch auf den besonders regen Verkehr mit Rumänien zurückzuführen ist.

Czernowitz-Nowosielitza.

Die Mehreinnahme von fl. 6658 resultirt ausschliesslich aus dem namhaften Verkehre in Holz und Getreide.

Kolomeaer Localbahnen.

Die Mehreinnahme von fl. 6495 entspringt einer Frequenzsteigerung von 7597 t.

Mährische Westbahn.

Die Mehreinnahme beträgt auf dieser Eisenbahn fl. 9013, welche zum grössten Theile dem Güterverkehre, worunter besonders Rübentransporte nach Čellechowitz, zuzuschreiben ist.

Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf.

Das Plus beträgt fl. 5275, welches namentlich in der bedeutenden Mehrverfrachtung von Parteikohle seine Erklärung findet.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt:

Frequenz an Personen	+ 57.858 t
„ „ Gütern	+ 42.602 t
Personen und Gepäck	+ fl. 62.251
Güter	+ fl. 623.196
Im Ganzen	+ fl. 685.447

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt die Frequenz im Monate November 1893 7391 Personen und 10.195 t mit einer Einnahme von fl. 3650 für Personen und fl. 8138 für Güter, zusammen fl. 11.788, gegen fl. 10.372 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 35.315 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 18.749 gegenübersteht.

Auch der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, ein günstiges Resultat, indem die Transportsmenge um 49.227 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 20.565 sich erhöhten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um 31.862·7 t
„ Zucker, raffinirt	„ 2.786·9 „
„ Holz aller Art	„ 155·7 „
„ Steinen aller Art	„ 24·3 „
„ Ziegeln	„ 2.183·1 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei Kohlen um 17.041·2 t und bei Mehl und Mahlproducten um 4448·5 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1674 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1087.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 21.915 t und des Erträgnisses um fl. 7531, welche Erscheinung hauptsächlich auf die Minderverfrachtung von Getreide, Mehl und Mahlproducten, Steinen, Ziegeln und sonstigen Baumaterialien zurückzuführen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn verminderte sich der Personenverkehr um 90 Personen, während sich die correspondirenden Einnahmen um fl. 364

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1893	1892	Im Monate Nov. 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Nov. 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.608	6.582	2,187.849	1,875.102	1,123.488	5,046.841	6,170.329	934	5,638.670	857	+ 9·0	6.596	6.582
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	71.729	58.941	58.841	194.084	252.925	951	193.752	728	+ 30·6	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	26.914	39.447	17.666	67.365	85.031	945	56.575	629	+ 50·2	90	90
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	35.601	28.074	7.513	30.025	37.538	395	41.957	442	— 10 6	95	95
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	17.238	9.803	1.667	6.987	8.654	509	10.669	628	— 18·9	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.835	5.780	562	2.008	2.570	171	2.423	162	+ 5·6	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.864	4.554	867	13.151	14.018	425	7.360	223	+ 90·6	33	33
Vereinigte Linien	176	176	14.850	27.783	6.799	47.019	53.818	306	45.006	256	+ 19·3	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	4.898	. . . .	3.609	3.609	451	3.915	489	— 7·8	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.130	3 280	1.241	7.292	8.533	427	7.340	367	+ 16·3	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.833	2.015	1.461	2.683	4.144	106	4.266	109	— 2·8	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	3.722	3.507	1.302	2.903	4.205	280	3.525	235	+ 19·1	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.434	15.710	674	12.314	12.988	394	6.493	197	+100 0	33	33
Laibach-Stein	24	24	7.015	2.633	2.095	2.942	5.037	210	5.478	228	— 7·9	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	14.919	8.485	8.768	11.787	20.555	231	23.287	262	— 11·8	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.432	20.173	2.795	21.065	23.860	265	14.847	165	+ 60·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.736	4.929	175	1.232	1.407	281	1.809	362	— 22·4	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	343	114.310	215.992	22.837	197.526	220.363	642	222.381	648	— 0·9	433	321
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.874	10.972	224	8.028	8.252	485	8.109	477	+ 1·7	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.608	1.294	566	1.350	1.916	192	1.847	185	+ 3·8	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	7.762	2.823	1.854	4.215	6.069	190	. . . .	. . . .	. . .	4	. . .
Unterkrainer Bahnen	71	. . .	16.299	8.215	6 447	20.083	26.530	374	. . . .	. . . .	. . .	14	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.740	1.316	591	1.341	1.932	176	1.775	161	+ 9·3	11	11
Welser Localbahn	50	28	16.464	5.444	4.462	4.983	9.445	189	6.201	221	— 14·5	31	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.319	31.160	1.321	8.348	9.669	569	9.206	542	+ 5·0	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	.	6.395	2.118	1.623	2.043	3.666	131	. . . .	. . . .	. . .	4	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.517	28.705	177	13.734	13.911	1.739	8.636	1.080	+ 61·0	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad Ib) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	141.728	871.679	28.954	562.059	591.013	5.852	576.074	5.704	+ 2·6	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	161.705	246.551	70.554	372.236	442.790	1.384	441.498	1.380	+ 0·3	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	60.225	185.793	50.177	294.298	344.475	1.722	353.361	1.767	— 2·6	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	48.326	268.154	27.923	348.803	376.726	2 025	388.326	2.088	— 3·0	186	186
Linie Lit. B	236	236	76.799	301.586	32.025	455.986	488.011	2.067	490.911	2.080	— 0·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	31.025	72.345	13.045	142.849	155.894	1.713	151.210	1.662	+ 3·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	617 956	1,165.272	377.185	2,510.054	2,887.239	2.787	2,847.925	2.749	+ 1·4	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	61.726	49.785	13.863	39.322	53.185	205	59.629	230	— 10·9	259	237
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	36.617	91.696	16.437	188.508	204.945	3.302	181.290	2.833	+ 15·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	6.952	42.021	1.676	23.062	24.738	1.649	23.194	1.546	+ 6·7	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	45.845	58.821	18.217	72.876	91.093	592	90.276	586	+ 1·0	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	233.201	343.613	158.474	827.318	985.792	1.570	895.966	1.427	+ 10·0	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	109.330	389.284	65.155	625.601	690.756	2.243	647.044	2.101	+ 6·8	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	396.166	882.142	340.704	2,143.608	2,484.312	1.819	2,307.177	1.639	+ 7·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	23.148	20.735	6.669	17.606	24.275	736	25.391	769	— 4·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	775.286	397.162	562.711	2,428.952	2,991.663	1.977	2,902.897	1.919	+ 3·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.178	. . . .	788	. . . .	788	197	699	175	+ 12·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	113.864	184.258	44.782	300.040	344.822	1.210	317.992	1.116	+ 8·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	93.082	28.415	21.939	33.357	55.296	621	54.228	609	+ 2·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	18.307	55.629	6.882	70.042	76.924	1.183	89.932	1.384	— 14·7	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	71.841	115.733	7.002	52.805	59.807	7.476	60.665	7.583	— 1·4	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 11 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
18,052.273	46,832.490	64,884.763	9.837	17,289.818	43,833.095	60,622.913	9.210	+ 6·8	10.731	10.047	
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
771.826	1,758.815	2,530.641	9.514	738.043	1,532.622	2,270.665	8.536	+ 11·5	10.379	9.312	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
215.246	489.714	704.960	7.833	205.358	438.118	643.476	7.150	+ 9·6	8.545	7.800	Lemberg-Czernowitz
118.907	299.427	418.334	4.404	117.517	277.401	394.918	4.157	+ 5·9	4.804	4.535	Czernowitz-Suczawa
23.297	82.161	105.458	6.203	22.100	82.697	104.797	6.165	+ 0·6	6.767	6.725	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
6.464	20.699	27.163	1.811	6.997	20.748	27.745	1.850	— 2·1	1.976	2.018	Asch-Rossbach
9.314	65.577	74.891	2.269	10.941	86.380	97.321	2.949	— 23·1	2.475	3.217	Bukowinaer Localbahnen:
74.768	483.557	558.325	3.172	73.800	469.675	543.475	3.088	+ 2·7	3.460	3.369	Czernowitz-Nowosielitza
. . .	61.166	61.166	7.646	. . . .	44.847	44.847	5.606	+ 36·4	8.341	6.116	Vereinigte Linien
17.433	48.494	65.927	3.296	17.522	57.886	75.408	3.770	— 12·6	3.596	4.113	Dolina-Wygoda
20.451	20.301	40.752	1.045	21.840	21.702	43.542	1.116	— 6·4	1.140	1.217	Fehring-Fürstenfeld
18.380	27.205	45.585	3.039	18.919	26.392	45.311	3.021	+ 0·6	3.315	3.296	Fürstenfeld-Hartberg
7.886	64.912	72.798	2.206	9.281	45.897	55.178	1.672	+ 31·9	2.407	1.824	Gleisdorf-Weiz
30.365	27.449	57.814	2.409	30.151	34.647	64.798	2.700	— 10·8	2.628	2.945	Kolomeaer Localbahnen
118.535	115.612	234.147	2.631	112.413	116.394	228.807	2.571	+ 2·3	2.870	2.805	Laibach-Stein
34.647	148.222	182.869	2.032	34.061	109.057	143.118	1.590	+ 27·8	2.217	1.735	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
2.533	15.683	18.216	3.643	2.691	16.128	18.819	3.764	— 3·2	3.974	4.106	Mährische Westbahn
321.285	1,693.572	2,014.857	5.874	287.195	1,538.427	1,825.622	5.687	+ 3·3	6.408	6.204	Mösel-Hüttenberg
2.680	29.122	31.820	1.871	2.588	33.292	35.880	2.111	— 11·4	2.041	2.303	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
8.253	11.790	20.043	2.004	8.380	10.779	19.159	1.916	+ 4·5	2.186	2.090	Potscherad-Wurzmes
3.233	8.567	11.800	2.950	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.218	. . .	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
17.324	44.871	62.195	4.443	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	4.847	. . .	Strakonitz-Winterberg
13.829	16.066	29.895	2.718	13.612	17.149	30.761	2.796	— 2·8	2.965	3.050	Unterkrainer Bahnen
31.257	43.073	74.330	2.398	29.047	29.209	58.256	2.081	+ 15·2	2.616	2.270	Vöcklabruck-Kammer
											Welser Localbahn
21.227	86.296	107.523	6.325	20.159	70.382	90.541	5.326	+ 18·8	6.900	5.810	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
2.744	3.166	5.910	1.478	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.612	. . .	Wodňan-Prachatitz
1.758	104.286	106.044	13.256	. . . .	82.943	82.943	10.368	+ 27·9	14.461	11.311	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
422.870	4,895.840	5,318.710	52.660	399.171	4,781.249	5,180.420	51.291	+ 2·7	57.447	55.954	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
893.395	3,138.963	4,032.358	12.601	844.623	2,996.944	3,841.567	12.005	+ 5·0	13.747	13.096	Böhmische Nordbahn
719.329	2,735.876	3,455.205	17.276	713.010	2,574.998	3,288.008	16.440	+ 5·1	18.847	17.935	Böhmische Westbahn
466.294	2,814.899	3,281.193	17.641	452.981	2,592.532	3,045.513	16.374	+ 7·7	19.245	17.863	Buschtêhrader Eisenbahn Linie Lit. A
757.131	4,109.986	4,867.117	20.623	750.215	3,831.396	4,581.611	19.414	+ 6·2	22.498	21.179	Linie Lit. B
159.319	1,278.859	1,438.178	15.804	154.029	1,265.539	1,419.568	15.600	+ 1·4	17.241	17.018	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
5,217.461	23,325.218	28,542.679	27.551	4,985.237	22,289.449	27,274.686	26.327	+ 4·6	30.056	28.720	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
182.890	363.482	546.372	2.110	152.451	350.921	503.372	2.124	— 0·7	2.302	2.317	Hauptbahnnetz Localbahnen
226.359	1,691.908	1,918.267	29.973	219.234	1,888.091	2,107.325	32.927	— 9 0	32.698	35.920	Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke
25.381	239.650	265.031	17.669	25.010	243.729	268.739	17.916	— 1·4	19.275	19.545	Leoben-Vordernberger Bahn
247.945	747.357	995.302	6.463	234.629	701.007	935.636	6.076	+ 6·4	7.051	6.628	Mährisch-schlesische Centralbahn
2,092.368	6,907.668	9,000.036	14.331	2,046.671	6,636.053	8,682.724	13.826	+ 3·7	15.634	15.083	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
837.054	5,098.998	5,936.052	19.273	790.026	4,641.950	5,431.976	17.636	+ 9·3	21.025	19.239	Ergänzungsnetz
4,772.551	17,738.048	22,510.599	16.479	4,648.059	16,775.699	21,423.758	15.684	+ 5·1	17.977	17.110	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges. Oesterreichische Linien
82.614	201.016	283.630	8.595	75.670	191.869	267.539	8.107	+ 6·0	9.376	8.844	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
9,348.928	23,659.710	33,008.638	21.817	8,816.551	21,768.818	30,585.369	20.215	+ 7·9	23.800	22.053	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
47.190	. . . .	47.190	11.798	46.505	. . . .	46.505	11.626	+ 1·5	12.871	12.683	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
601.427	2,621.906	3,223.333	11.310	570.411	2,375.803	2,946.214	10.338	+ 9·4	12.338	11.278	Südnorddeutsche Verbindungsb.
295.648	373.631	669.279	7.520	279.914	334.842	614.756	6.907	+ 8·9	8.204	7.535	Wien-Aspang Bahn
89.498	741.465	830.963	12.784	88.147	709.333	797.480	12.269	+ 4·2	13.946	13.384	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
102.184	536.123	638.307	79.788	93.539	513.498	607.037	75.880	+ 5·2	87.041	82.778	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November		Im Monat November 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Novemb.	
					1893				1892		Differz. per Kilom. in Percent		
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	23.416	120.868	6,408	88.944	95.352	499	102.464	536	— 6·9	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	18.097	6.572	11.290	14.109	25.399	819	19.238	621	+ 31·9	31	31
Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz	15	. . .	1.896	1.186	678	1.577	2.255	150	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Cilli-Wöllan	39	39	5.769	10.875	2.123	13.227	15.350	394	16.238	416	— 5·3	39	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	3.191	3.058	1.171	5.544	6.715	269	6.125	245	+ 9·8	25	25
Kremsthalhahn	70	70	15.212	6.369	5.353	9.877	15.230	218	15.030	215	+ 1·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.870	5.624	856	2.937	3.793	1.264	3.211	1.070	+ 18·1	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.806	991	4.387	2.262	6.649	277	8.851	369	— 24·9	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	6.303	936	5.080	4.843	9.923	171	10.550	182	— 6·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.615	4.944	1.396	4.306	5.702	713	4.990	624	+ 14·3	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.663	34.425	623	22.300	22.923	764	23.804	793	— 3·7	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.840	730	887	881	1.768	71	2.141	86	— 17·4	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	17.166	10.728	8.240	12.481	20.721	1.727	16.386	1.366	+ 26·4	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	10.300	1.737	5.351	2.890	8.241	129	4.526	110	+ 17·3	54	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.868	19.069	1.064	14.981	16.045	891	17.495	972	— 8·3	18	18
Steyrthalbahn	48	48	10.200	3.977	3.070	5.010	8.080	168	6.668	139	+ 20·9	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.409	20.384	228	18.855	19.083	1.908	19.785	1.979	— 3·6	10	10
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	3.307	976	771	1.002	1.773	68	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	62.481	6.608	6.086	3.063	9.149	915	8.582	858	+ 6·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	142.117	362	20.254	537	20.791	462	21.560	479	— 3·5	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	35.920	. . .	4.394	. . .	4.394	366	4.552	379	— 3·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	104.093	. . . .	8.051	. . . .	8.051	1.342	7.840	1.307	+ 2·7	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	88.075	. . . .	6.849	. . .	6.849	1.142	6.309	1.052	+ 8·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.641	1.321	1.441	2.339	3.780	270	2.766	213	+ 26·8	14	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	25.177	12.322	3.727	5.051	8.778	675	5.150	396	+ 70·5	13	13
Summe	15.974	15.731	6,332.128	8,467.391	3,250.956	17,481.356	20,732.312	1.298	19,565.473	1.244	+ 4·3	15.811	15.686
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.487	7.486	2,600.000	1,550.300	1,470.500	5,176.100	6,646.600	888	6,554.901	876	+ 1·4	7.486	7.487
b) Privathahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	24.000	21.000	6.500	31.500	38.000	559	40.169	590	— 5·3	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatshahnen	111	111	17.100	3.650	10.300	7.300	17.600	158	17.119	154	+ 2·6	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	4.800	2.050	2.100	3.100	5.200	86	. . .	. . .	. . .	7	. . .
Békés-Csanáder Bahn	21	. . .	2.350	1.000	950	2.050	3.000	143	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Békéser Comitatshahnen	49	49	4.500	2.200	2.700	3.300	6.000	122	4.575	93	+ 31·2	49	49
Biharer Vicinalhahnen	132	132	21.700	4.650	8.700	9.300	18.000	136	16.459	124	+ 9·7	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.800	2.200	3.400	4.600	8.000	125	6.673	104	+ 20·2	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	11.800	2.450	7.100	4.900	12.000	90	10.337	77	+ 16·9	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	11.200	4.300	4.350	5.650	10.000	175	7.707	135	+ 29·6	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	17	4.000	900	2.000	1.800	3.800	73	1.090	64	+ 14·1	52	2
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.400	3.900	3.200	7.800	11.000	220	10.736	213	+ 3·3	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	12.400	3.450	11.200	6.900	18.100	258	21.670	309	— 16·5	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	14.000	4.750	7.000	9.500	16.500	140	14.057	119	+ 17·6	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	19.800	9.550	9.900	19.100	29.000	238	21.353	175	+ 36·0	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	32	4.000	850	2.000	1.700	3.700	116	2.398	75	+ 54·7	32	7
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.000	1.450	3.000	2.200	5.200	130	4.912	123	+ 5·7	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.200	3.800	2.100	5.700	7.800	173	4.682	104	+ 66·3	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	2.400	1.550	1.200	2.000	3.200	139	2.975	129	+ 7·8	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.600	3.100	2.300	4.700	7.000	79	6.406	72	+ 9·7	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.500	2.150	2.700	2.600	5.300	161	5.172	156	+ 3·2	33	33
Matraer Vicinalhahnen	127	127	8.400	5.900	4.200	11.800	16.000	126	14.143	111	+ 13·5	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.300	500	650	650	1.300	81	1.204	75	+ 8·0	16	16
Muranythal-Bahn	12	. . .	1.900	531	400	850	1.250	104	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.600	5.100	3.300	10.200	13.500	237	12.660	222	+ 6·8	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
70.105	472.647	542.753	2.842	68.985	466.619	535.604	2.804	+ 1·4	3.100	3.059	Böhmische Commercialbahnen
149.082	112.506	261.588	8.438	134.541	93.782	228.233	7.362	+ 14·6	9.205	8.031	Bozen-Meraner Bahn
872	1.878	2.750	1.375	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.500	. . .	Castolowitz-Reichenau a/K-Soln.
23.347	103.857	127.204	3.262	25.874	128.856	154.730	3.967	— 17·8	3.559	4.328	Cilli-Wöllan
13.563	40.905	54.468	2.179	11.823	36.215	48.038	1.922	+ 13·4	2.377	2.097	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
106.152	114.586	220.738	3.153	99.889	109.842	209.731	2.996	+ 5·2	3.440	3.268	Kremsthalbahn
9 835	17.148	26.983	8.994	8.915	16.779	25.724	8.575	+ 4·9	9.812	9.355	Kuttenberger Localbahn
57.824	24.625	82.449	3.435	56.978	21.131	78.109	3.255	+ 5·5	3.747	3.551	Mori-Arco-Riva a./G.
68.410	58.166	126.576	2.182	70.337	45 571	115.908	1.998	+ 9·2	2.380	2.180	Mühlkreisbahn
18.280	39.092	57.372	7.172	18.387	39.920	58.307	7.288	— 1·6	7.824	7.951	Neutitscheiner Localbahn
											Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft
6.925	112.054	118.979	3.966	6.623	108.653	115.276	3.843	+ 3·2	4.327	4.192	(Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
10.520	12.475	22.995	920	11.669	11.017	22.686	907	+ 1·4	1.004	989	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
76.545	107.566	184.111	15.343	73.340	92.137	165.477	13.790	+ 11·3	16.738	15.044	Reichenberg-Gablonz Localbahn
132.810	23.198	156.008	2.889	70.517	18.241	88.758	2.165	+ 33·4	3.152	2.362	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
12.516	180.398	192.914	10.717	11.692	183.348	195.040	10.836	— 1·1	11.691	11.821	Stauding-Stramberger Localbahn
47.890	49.320	97.210	2.025	51.664	46.808	98.472	2.052	— 1·4	2.209	2.239	Steyrthalbahn
2.187	154.092	156.279	15.628	1.267	146.841	148.108	14.811	+ 5·5	17.049	16.157	Swolenowes-Smečna
10.101	12.932	23.033	886	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.691	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
79.818	15.071	94.889	9.489	87.589	12.484	100.073	10.007	— 5·2	10.352	10.917	Brünner Localeisenbahn-Ges.
											Dampftramway-Gesellsch. vorm.
318.330	7.071	325.401	7.231	301.295	6.486	307.781	6.840	+ 5·7	7.888	7.462	Krauss & Comp.
72.800	. . . .	72.800	6.067	62.923	. . . .	62.923	5.244	+ 15·7	6.619	5.721	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
											Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.:
131.646	. . . .	131.646	21.941	123.542	. . .	123.542	20.590	+ 6·6	23.027	22.462	Dampftramway Wien-Nussdorf
											Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
											(Dampftr. Westbahnlinie-Baum-
80.758	. . . .	80.758	13.460	69.583	. . . .	69.583	11.597	+ 16·1	14.684	12.651	garten-Hütteldorf)
50.953	31.683	82.636	5.903	40.396	27.694	68.090	5.238	+ 12·7	6.440	5.714	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
											Wiener Localbahnen Actien-Ges.
38.064	56.121	94.185	7.245	36.287	31.767	68.054	5.235	+ 38·4	7.904	5.711	(Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
49,123.085	157,570.287	206,693.372	13.073	46,902.572	147,603.778	194,506.350	12.400	+ 5·4	14.261	13.527	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
17,457.037	52,964.795	70,421.832	9.407	16,707.767	50,641.008	67,348.775	8.995	+ 4·6	10.262	9.813	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
91.115	363.476	454.591	6.685	85.317	340.550	425.867	6.263	+ 6·7	7.292	6.832	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
113.750	67.750	181.500	1.635	118.858	48.681	167.539	1.509	+ 8·3	1.784	1.646	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
2.650	4.600	7.250	1.035	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.129	. . .	Bálat.-St. György-Somogy-Szobb
950	2.050	3.000	1.500	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.636	. . .	Békés-Csanáder Bahn
22.550	31.450	54.000	1.102	29.136	32.767	61.903	1.263	— 2·7	1.202	1.378	Békéser Comitatsbahnen
107.250	117.650	224.900	1.704	100.525	84.648	185.173	1.403	+ 21.5	1.859	1.530	Bihárer Vicinalbahn
36.300	41.600	77.900	1.217	38.163	31.337	69.500	1.085	+ 12·2	1.328	1.184	Budapest-Lájosmizse Localbahn
											Debreczin — Füzesabony — Ohát-
79.050	65.550	144.600	1.087	77.098	64.845	141.943	1.067	+ 1·9	1.186	1.164	Kócs-Polgar Localbahn
49.550	57.450	107.000	1.877	49.719	47.699	97.418	1.709	+ 9·7	2.048	1.864	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
29.900	31.400	61.300	1.179	756	334	1.090	545	+116·3	1.286	594	Felek-Fogaraser Localbahn
30.850	86.350	117.200	2.344	26.793	48.290	75.083	1.502	+ 56·1	2.557	1.639	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
127.750	83.850	211.600	3.023	132.760	88.767	221.527	3.164	— 4·5	3.298	3.452	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
80.850	82.250	163.100	1.382	71.999	78.278	150.277	1.273	+ 8·6	1.507	1.388	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
129.500	143.300	272.800	2.236	126.013	115.065	241.078	1.976	+ 13·2	2.439	2.155	Háromszéker Localbahnen
27.000	23.500	50.500	1.578	3.910	2.812	6.722	960	+ 64·4	1.721	1.048	Hermannstadt-Feleker Localb.
33.000	26.900	59.900	1.497	31.349	22.781	54.130	1.353	+ 10·6	1.633	1.476	Kaschau-Torna L.-B.
23.850	49.550	73.400	1.631	24.932	43.420	68.352	1.518	— 7·4	1.779	1.656	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
15.700	28.400	44.100	1.917	13.369	17.386	30.755	1.337	+ 43·4	2.091	1.458	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
19.350	46.450	65.800	739	16.457	40.741	57.198	642	+ 15·1	806	700	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
30.900	33.450	64.350	1.950	29.447	35.618	65.065	1.971	— 1·1	2.127	2.149	Máros-Vásárhely Szász-Regen
52.550	93.800	146.350	1.152	50.875	81.590	132.465	1.043	+ 10·4	1.257	1.138	Matraer Vicinalbahnen
7.250	7.750	15.000	937	7.888	6.317	14.205	887	+ 5·6	1.022	968	Mezötur-Turkever Eisenbahn
400	850	1.250	1.250	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.363	. . .	Muranythal-Bahn
38.000	89.800	127.800	2.242	37.024	74.246	111.270	1.952	+ 14·9	2.446	2.130	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1893	1892	Im Monate November 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	5.600	2.800	1.400	3.600	5.000	278	4.390	243	+ 14·4	18	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	6.000	2.850	3.000	4.300	7.300	209	6.922	198	+ 5·6	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	500	2.350	150	2.850	3.000	167	2.849	158	+ 5·7	18	
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.250	950	2.100	1.400	3.500	74	3.191	67	+ 10·4	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	10.100	3.100	5.050	6.250	11.300	213	9.837	185	+ 15·1	53	
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	4.400	6.100	5.300	12.200	17.500	292	19.746	329	— 11·2	60	
Szekler Bahn	39	39	5.200	1.200	2.600	2.400	5.000	128	3.335	65	+ 96·9	39	
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	10	. . .	8.000	1.150	2.000	1.500	3.500	94	. . .	. . .	. . .	4	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.600	4.700	4.500	9.500	14.000	131	13.271	124	+ 5·6	107	
Taraczthal-Bahn	32	32	850	800	350	1.650	2.000	62	1.880	58	+ 6·9	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	17.400	9.100	8.700	18.300	27.000	248	21.387	196	+ 26·5	109	
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.750	2.900	1.650	2.850	4.500	140	4.479	140	0·0	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.900	15.000	3.500	16.500	20.000	400	15.415	308	+ 29·9	50	
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.000	300	900	500	1.400	38	1.380	37	+ 2·7	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	42.000	14.500	21.000	29.000	50.000	168	41.327	138	+ 21·7	297	
Zagorianer Bahn	116	116	24.800	5.000	9.950	9.950	19.900	171	23.789	205	— 16·6	116	
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	2.500	1.500	1.000	1.500	2.500	278	. . .	. . .	. . .	3	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	81.502	204.099	47.452	367.431	414.883	1.081	343.227	894	+ 20·9	384	
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.344	30.956	1.911	27.188	29.099	430	57.379	849	— 49·4	67·6	
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	44.624	61.943	14.413	83.097	97.510	846	93.678	793	+ 6·7	118	
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	105.208	251.776	101.842	550.138	651.980	927	644.608	917	+ 1·1	703	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	53.620	57.080	31.690	88.450	120.140	370	116.890	360	+ 2·8	325	
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	649	7.466	232	8.719	8.951	234	8.866	231	+ 1·3	38·3	
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	5.262	12.457	4.906	23.888	28.794	234	30.053	244	— 4·1	123	
Borossebes-Menyhazer Localb.	21	. . .	359	1.806	112	1.254	1.366	70	. . .	. . .	. . .	8	
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	113.278	1.840	15.976	1.323	17.299	412	13.072	311	+ 32·5	42·2	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	35.936	2.214	3.619	1.145	4.764	596	4.033	504	+ 18·3	8	
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.040	13.315	563	15.457	16.020	485	19.507	591	— 17·9	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.765	927	1.637	1.390	3.027	178	2.847	167	+ 6·6	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	6.413	422	1.862	350	2.212	82	1.696	62	+ 32·3	27	
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.008	5.347	301	22.00	2.501	736	1.917	564	+ 30·4	3·4	
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	1.398	1.518	239	542	781	87	826	92	— 5·4	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.906	1.608	1.000	2.050	3.050	305	2.386	239	+ 27·6	10	
Löcsethalbahn	13	. . .	2.511	1.225	843	1.067	1.910	147	. . .	. . .	. . .	13	
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	8.267	13.812	1.592	18.721	20.313	335	19.380	329	+ 1·8	60·6	
Poprádthalbahn	15	15	3.889	3.284	1.098	3.181	4.279	285	46.73	311	— 8·4	15	
Szamosthalbahn	222	222	27.705	14.995	18.459	35.633	54.092	244	48.523	219	+ 11·4	222	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	25	4.050	4	1.458	1.462	25	. . .	. . .	. . .	5·8	
Summe	12.410	12.193	3,459 269	2,407.622	1,894.651	6,694.232	8,588.883	692	8,368.175	686	+ 0·7	12.274	12.11
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.974	15.731	6,332.128	8,467.391	3,250.956	17,481.356	20,732.312	1.298	19,565.473	1.244	+ 4·3	15.811	15.68
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.410	12.193	3,459.269	2,407.622	1,894.651	6,694.232	8,588.883	692	8,368.175	686	+ 0·7	12.274	12.11
Hauptsumme	28.384	27.924	9,791.397	10,875.013	5,145.607	24,175.588	29,321.195	1 033	27,933.648	1.000	+ 3·3	28.085	27.79
Oesterreichische													
Achenseebahn*)													
Gaisbergbahn in Salzburg*)													
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	935	0·1	378	1	379	69	421	76	— 10·4		
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)													
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.803	6.224	4.553	17.628	22.181	211	20.208	193	+ 9·3	105	
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	24 842	22.151	23.353	88.571	111.924	416	100.393	373	+ 11·5	269	
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla	65	65	6.474	9.576	2.363	11.978	14.341	221	11.116	171	+ 29·2	65	
Lašva-Travnik / Metkovic-Mostar-Sarajevo	208	178	26.861	7.745	11.096	24.407	35.503	171	33.233	187	— 8·6	181	

*) Der Verkehr bleibt während der Winterszeit eingestellt.

Die Einnahme betrng vom 1. Jänner bis 30. November 1893 für Personen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 11 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
11.750	53.150	64.900	3.605	5.083	13.588	18.671	2.667	+ 35·2	3.933	3.909	Petroszény-Lupény Localbahn
30.650	42.750	73.400	2.097	34.238	47.174	81.412	2.326	— 9·8	2 288	2.537	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.785	27.945	29.730	1.652	1.194	21.947	23.141	1.285	+ 28·6	1.801	1.401	Ruma-Vrdnik Localbahn
24.400	19.700	44.100	938	25.552	15.568	41.120	875	+ 7·2	1.023	954	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
62.650	64.650	127.300	2.402	60.725	56.430	117.155	2.210	+ 8·7	2.620	2.411	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
54.000	128.300	182.300	3.038	45.378	126.741	172.119	2.868	+ 5·9	3.313	3.129	Száthmar-Nagybányaer Localb.
28.500	27.200	55.700	1.428	24.636	20.639	45.275	1.161	+ 23·0	1.557	1.266	Székler Bahn
2.450	3.100	5.550	1.387	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.513	. . .	Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély
54.850	87.350	142.200	1.329	53.789	74.985	128.774	1.203	+ 10·5	1.450	1.312	Szilágyságer Eisenbahn
3.780	19.270	23.050	720	3.094	21.855	24.949	779	— 7·6	785	850	Taraczthal-Bahn
95.400	219.400	314.800	2.888	90.240	176.363	266.603	2.445	+ 18·9	3.150	2.667	Torontaler Localbahnen
20.050	28.650	48.700	1.522	20.836	21.982	42.818	1.338	+ 13·8	1.660	1.459	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
31.100	113.500	144.600	2.892	28.113	82.525	110.638	2.212	+ 30·7	3.155	2.413	Vinkovce-Brcskaer Bahn
11.400	6.550	17.950	485	8.248	4.002	12.250	331	+ 46·5	529	361	Warasdin-Golubovecer Localb.
210.300	269.800	480.100	1.616	197.544	210.840	408.384	1.375	+ 17·5	1.763	1.500	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
144.150	128.950	273.100	2.354	134.380	133.099	267.479	2.305	+ 2·1	2.568	2.514	Zagorianer Bahn
2.050	5.550	7.600	2.533	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.763	. . .	Zsebely-Csákováer Localbahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
649.157	3,162.373	3,811.530	9.926	620.417	3,186.896	3,807.313	9.915	+ 0·1	10.828	10.816	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
25.556	450.547	476.103	7.044	25.107	728.904	754.011	11.153	— 36·8	7.680	12.168	Mohács-Fünfkirchner Bahn
170.630	660.072	830.702	7.039	155.625	600.435	756.060	6.407	+ 9·9	7 679	6.989	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
1,503.082	5,510.605	7,013.687	9.977	1,421.671	5,117.424	6,539.095	9.302	+ 7·3	10.884	10.148	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
333.110	815.870	1.148.980	3.535	306.080	677.500	983.580	3.026	+ 16·8	3.856	3.301	Arader u. Csánader vereinigte E.
2.765	101.164	103.929	2.713	2.809	98.506	101.315	2.645	+ 2·6	2.960	2.885	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
67.745	307.395	375.140	3.050	71.891	291.177	363.068	2.952	+ 3·3	3.327	3.220	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
1.347	4.248	5.595	699	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	762	. . .	Borossebes-Menyhazer Localb.
189.338	13.056	202.397	4.795	156.079	9.907	165.986	3.930	+ 22·0	5.322	4.290	Budapester Localbahnen
45.045	13.098	58.143	7 268	37.514	12.787	50.301	6.288	+ 15·6	7.929	6.860	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
7.334	154.122	161.456	4.893	7.569	154.708	162.277	4.917	— 0·5	5.337	5.364	Gölnitzthal-Bahn
24.768	16.532	41.300	2.430	20.518	13.683	34.201	2.012	+ 20·8	2.651	2.195	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
19.590	4.528	24.118	894	1.538	158	1.696	848	+ 5·4	975	925	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
2.446	10.129	12.575	3.698	2.417	7.779	10.196	2.999	+ 23·3	4.034	3.271	Holics-Gödinger Localbahn
4.761	5.807	10.568	1.174	1.707	1.958	3.665	916	+ 28·2	1.281	1.000	Késmárk—Szepes-Bela L.B.
12.242	19.914	32.156	3.216	12.143	17.933	30.076	3.008	+ 6·9	3.508	3.281	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
11.943	7.412	19.355	1.489	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.623	. . .	Löcsethalbahn
13.368	177.127	190.495	3,143	10.962	157.623	168.585	2.867	+ 9·6	3.429	3.128	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
16.066	31.263	47.329	31.55	15.190	29.754	44.944	2.996	+ 5·3	3.442	3.268	Poprádthalbahn
211.135	300.777	511.912	2.306	211.746	275.404	487.150	2.194	+ 5·1	2.516	2.394	Számosthalbahn
118	12.233	12.351	2.129	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.323	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
22,707.863	67,568.058	90,275.921	7.355	21,594.188	64,357.454	85,951.642	7.097	+ 3·6	8.025	7.742	**Summe**
											Recapitulation.
49,123.085	157,570 287	206,693.372	13.073	46,902.572	147,603.778	194,506.350	12,400	+ 5·4	14.261	13.527	**Summe der österr. Eisenbahnen**
22,707.863	67,568.058	90,275.921	7.355	21,594.188	64,357.454	85,951.642	7.096	+ 3 6	8.024	7.741	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
71,830.948	225,138.345	296,969.293	10.574	68,496.760	211,961.232	280,457.992	10.089	+ 4·8	11.535	11.006	**Hauptsumme**
											Zahnradbahnen.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
61.461	133	61.594	. . .	56.506	97	56.603	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut Localb.-Actien-Gesellschaft)
											Herzegowinaer Eisenbahnen.
46.954	138.129	185.083	1.763	43.472	109.132	152 604	1.453	+ 21·3	2.115	1.744	Militärb. Banjaluka-Doberlin
284.546	856.138	1,040.684	4.240	262.592	710.564	973.156	3.618	+ 17·2	4.625	3.947	K. u. k. Bosna-Bahn
26.034	115.909	141.943	2.184	27.849	85.301	113.150	1.741	+ 25·4	2.383	1.899	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen Doboj-Doljna Tuzla (Han)
108.206	210.196	318.402	1.759	93.078	239.250	332.328	1.867	— 5·8	1.919	2·037	Lašva-Travnik / Metković-Mostar-Serajevo

erhöhten; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1369 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 1480 zu constatiren.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis inclusive August 1893 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate November 1893 gegenüber der gleichen Periode 1892 erzielte Mehreinnahme per fl. 95.311 kann hauptsächlich den Kohlen-, Erz- und Schweinetransporten zugeschrieben werden.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat November 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 817 = 0·9 pCt. höher.

An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 681 = 3·88 pCt., Mehrfrequenz von 697 Reisenden = 1·54 pCt., und der Güterverkehr mit fl. 136 = 0·19 pCt., Mehrverfrachtung von 3913 t = + 7·13 pCt. Eisen, Holz, Kohle, Schlacke, Zucker und Rübe.

Die ausgewiesenen Einnahmen der Betriebsperiode Jänner—November 1893 enthalten die definitiven Resultate der Monate Jänner bis inclusive September.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat November 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 589 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um. fl. 36. Desgleichen weist der Güterverkehr in Folge stärkerer Kohlentransporte eine Zunahme um 922 t, bezw. fl. 676 aus.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Güter, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres, ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im November 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 10.443 Personen und	+ 12.869·—	fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 3.397 „ „	+ 8.145·—	„
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 1.803 „ „	+ 5.727·—	„

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im November 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+ 7.133 t + 76.957·—	fl.
„ „	Ergänzungsnetz	+ 12.410 t + 35.568·—	„
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .		+ 13.996 t + 21.103.—	„

Der grösseren, namentlich den Kohlenverkehr betreffenden Leistung steht eine entsprechende Mehreinnahme gegenüber.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 enthalten die definitiven Ergebnisse der Betriebsperiode Jänner bis inclusive August.

Stauding-Stramberger Localbahn. Der für den Monat November 1893 ausgewiesene Einnahmenausfall per fl. 1450 erscheint durch die Minderbeförderung von 3035 t Kalkstein begründet.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn ergab sich im Monate November 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 97.153, indem der Personenverkehr ein Minus von fl. 1517 und der Frachtenverkehr ein Plus von fl. 98.670 ausweist.

Während die Frequenz im Personenverkehre auf ungefähr der gleichen Höhe, wie im entsprechenden Monate des Vorjahres, verblieb, ist im Güterverkehre eine Steigerung der Transporte, insbesondere bei den Artikeln Petroleum, Getreide, Mehl und Zucker eingetreten.

Die Localbahn Mödling-Hinterbrühl erzielte eine Mehreinnahme von fl. 89.

Die Einnahmen der Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg sind gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um fl. 389, bezw. fl. 626 zurückgeblieben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen erzielten die Leoben-Vordernberger und Graz-Köflacher Eisenbahn, sowie die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen.

Die Localbahn Radkersburg-Luttenberg schliesst sowohl im Peronen- als auch im Frachtenverkehre, die Localbahn Cilli-Wöllan und die Bárcs-Pakraczer Bahn nur im Frachtenverkehre mit einem geringfügigen Ausfall ab.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate November 1893 wurden gegenüber den Resultaten desselben Monates 1892 im Personenverkehre fl. 899, im Güterverkehre fl. 169, zusammen also fl. 1068 Mehreinnahmen erzielt.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. November 1893 betragen die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre fl. 54.523, wovon fl. 15.734 auf den Personen- und fl. 38.789 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Wartesaal-Errichtung in Wien.) In der Station Wien wird auf der Ankunftsseite des Aufnahmsgebäudes ein neuer Wartesaal errichtet, nachdem der bisherige Wartesaal zu Zwecken der verzehrungssteuerämtlichen Revision des Gepäckes der ankommenden Reisenden gewidmet wurde. [26. November 1893, Z. 62.552.]

— (Pläne für die Central-Weichenthürme und Hütten in der Station Aussig.) Die Pläne für die Stellung und Construction der Central-Weichenthürme und Weichensteller-Hütten für die bereits genehmigte Sicherungs-Anlage in der Station Aussig wurden gutgeheissen. [25. November 1893, Z. 62.544.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Neue Geleise in der Station Wessely a/M.) Mit Rücksicht auf den Anschluss der Marchthalbahn an die Linie Brünn—Vlarapass in der Station Sudoměřitz werden in der Station Wessely a/M. zwei neue Geleise hergestellt. [25. November 1893, Z. 57.730.]

— (Uebertragung der Geleise-Brückenwaage von Ung.-Hradisch nach Bilnitz-Brumow.) Um die aus Ungarn via Vlarapass eintretenden Wagenladungsgüter einer Abwaage unterziehen zu können, wird die Geleisebrückenwaage von 30 t Tragfähigkeit von Ung.-Hradisch (transito) nach Bilnitz-Brumow übertragen. [23. November 1893, Z. 58.889.]

— (Linie Lobositz—Libochowitz: Geleiseherstellung und Verladeplatz-Vergrösserung in Oppolau.) In der Station Oppolau wird in Folge des gesteigerten Rübenverkehrs ein Sturzgeleise errichtet und der bestehende Rübenverladeplatz vergrössert. [21. November 1893, Z. 56.486.]

Kohlenbahn vom Franz Josefs-Schachte Nr. 1 in Zuckmantel zum Franz Josefs-Schachte Nr. 3 in Fischau. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Franz Josef Fügner für eine schmalspurige Locomotivbahn vom Franz Josefs-Schachte Nr. 1 in Zuckmantel zum Franz Josefs-Schachte Nr. 3 in Fischau für den 11. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirks-Commissär Dr. Oskar Ritter von Zahorsky-Wahlstätten betraut. [G.-I.-Z. 25.819 ex 1893.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 20. November 1893 fand im Grund des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 24. November 1892, Z. 23.159 eine neuerliche technisch-polizeiliche Prüfung der auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Tenderlocomotive Nr. 8822 statt. Diese Secundärzugstenderlocomotive erhielt einen neuartig construirten Kessel nach System Socher. Hingegen wurde an der Maschine keinerlei Veränderung constatirt, sodass von der näheren Beschreibung derselben abgesehen werden kann. Die seinerzeit vorgenommene Kesselprobe ergab ein günstiges Resultat. Der Kessel ist ein Röhrenkessel mit 99 Siederöhren, oberhalb welchen sich ein Dampfsammlungsrohr befindet, aus welchem der Dampf zu den Schieberkasten geleitet wird. Eine sogenannte directe Heizfläche ist nicht vorhanden und ist bei dieser Construction auch der sogenannte Stehkessel weggelassen. Um die fehlende directe Heizfläche theilweise zu ersetzen, wurden die Heizröhren gegen den Heizraum zu so eingesetzt, dass dieselben ca. 300 mm in den Heizraum hineinragen und beträgt die gesammte Heizfläche 48 m². Der Feuerraum ist mit feuerfestem Materiale ausgefüttert und nach oben mit einem doppelwandigen, gleichfalls aus feuerfestem Materiale bestehenden halbkreisförmigen Gewölbe abgeschlossen, sowie mit einem gewöhnlichen Planrost versehen. Die Probefahrt wurde auf der 19 km langen Theilstrecke der k. k. Staatsbahnen von Laibach St.B. bis Bischoflack in beiden Stellungen der Maschine vorgenommen und bei der Vorwärtsfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 70 km und eine mittlere Geschwindigkeit von 57 km per Stunde, bei der Rückwärtsfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 68 km und eine mittlere Geschwindigkeit von 51 km per Stunde erreicht, wobei Maschine und Kessel anstandslos fungirten, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltet, diese Maschine für den öffentlichen Zugförderungsdienst zu verwenden.
[Z. 67.625 ex 1893.]

Steyrthalbahn. (Umwandlung von Stationen in Haltestellen.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die Stationen Aschach a/Steyr, Unterhaus, Leonstein, Agonitz und Sirninghofen probeweise und auf Widerruf in Haltestellen für den Gesammtverkehr umgewandelt werden. Desgleichen wurde gestattet, dass die Station Waldnenkirchen-Adlwang in eine Haltestelle für den Gesammtverkehr umgewandelt werde, und das weitergehende Petit der Bahngesellschaft, diese Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr bestehen zu lassen, abgelehnt. Die vorstehende Bewilligung wurde jedoch an die ausdrückliche Bedingung geknüpft, dass in den Stationseinrichtungen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden dürfen, damit im Falle einer lebhafteren Verkehrsentwicklung die Reactivirung der einen oder anderen dieser Stationen jederzeit wieder durchgeführt werden kann. [13. December 1893, Z. 21.060.]

Genossenschaft der Petřinwarte in Prag. (Reducirung des Betriebes auf der Drahtseilbahn auf den Laurenziberg.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass in der Winterperiode 1893/94, und zwar bis letzten Februar 1894, der Betrieb auf der Drahtseilbahn auf den Laurenziberg auf die Sonn- und Feiertage beschränkt bleibe. Gleichzeitig wurde die provisorische Bestellung des Streckenaufsehers Johann Klier als verantwortlichen Betriebsleiters an Stelle des aus dem gesellschaftlichen Dienste geschiedenen Ignaz Sternpežnicky genehmigend zur Kenntniss genommen.
[14. December 1893, Z. 60.545.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Localbahn Asch-Rossbach:

In der Strecke Asch-Stadt—Rossbach wurde der Gesammtverkehr am 8. Jänner wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Geestemünde nach einem Punkte der Farge-Vegesacker Eisenbahn.) Der Eisenbahn-Baugesellschaft Soenderop & Co. zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Geestemünde nach Farge oder einem anderen Punkte der Farge-Vegesacker Eisenbahn ertheilt worden.

Rumänien. (Statistik der Eisenbahnen.) Der in Bukarest erscheinende „Currierul Financiar" untersucht auf Grund der amtlichen Geschäftsberichte die Verkehrsentwicklung der Rumänischen Eisenbahnen während der letzten zwei Jahrzehnte. Diesen Ausführungen ist Folgendes zu entnehmen: Die Anzahl der beförderten Personen stieg von 647.944 im Jahre 1873 auf 2,906.862 im Jahre 1890, also um 349%; in nicht ganz gleichem Masse ist der Ertrag aus dem Personenverkehr gestiegen, nämlich von 4,169.519 auf 12,574.099 Frcs. Der Gepäckverkehr ist von 4 66 t (1873) auf 11.080 t (1890), also um 173% gestiegen; der Ertrag aus diesem Verkehr erfuhr eine Zunahme von 180.434 auf 440.616 Frcs., also um 144%. Der Eilgutverkehr ist von 1188 t (1873) auf 19.125 t (1890), also um 1510% und der Ertrag daraus von 108 743 auf 1,018.833 Frcs., also um 837% gestiegen. Beim Frachtgutverkehr ist eine Steigerung von 370.266 t (1873) auf 3,080.988 t (1890), also um 732% eingetreten; dieser Steigerung des Verkehrs entspricht jedoch jene des Ertrages nicht, denn letzterer hat von 4,612.744 nur auf 22,723.932 Frcs., d. i. um 393% zugenommen. Die Direction erklärt dieses Missverhältniss lediglich durch die Einführung von Tarifermässigungen; es dürften jedoch auch die zu niedrigen Tarifen verfrachteten Massenwaaren in stärkerem Masse zugenommen haben, als die hochwerthigen Güter. Einer ferneren erheblichen Verkehrssteigerung kann Rumänien entgegensehen, wenn im Jahre 1895 die Donanbrücke eröffnet und der Hafen Konstanza, der auch im Winter den Seeverkehr des Landes sichert, vergrössert sein wird. Mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Verkehrssteigerung sind auch vielfache Erweiterungen der Bahnanlagen vorgesehen, für welche die Kosten von der Eisenbahndirection auf 38,440.850 Frcs. veranschlagt sind.

Schiffahrt.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Dresden im Jahre 1892.) Nach den Mittheilungen der sächsischen Steuerbehörden sind im Jahre 1892 in Dresden angekommen und abgegangen: Zu Berg: 8546 Personendampfschiffe, 281 Schlepper, 452 Kettenschiffe, 90 Güter-Dampfschiffe und 2307 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 244.270 t Güter; zu Thal: 8684 Personendampfschiffe, 262 Schleppe, 248 Kettenschiffe, 101 Güterdampfschiffe, 2634 Segelschiffe und 341 Flösse mit einer Gesammtladung von 232.476 t Güter und 42.645 t Flossholz. Was die Güterbewegung anbelangt, so kamen in Dresden zur Ausladung: im Bergverkehre 237.745 t, im Thalverkehre 105.948 t. Im Bergverkehre wurden hauptsächlichst ausgeladen: 10.996 t rohe Baumwolle, 2520 t Cement, Trass, Kalk, 11.042 t Düngemittel aller Art, 9737 t rohes und Brucheisen, 4580 t verarbeitetes Eisen aller Art, 611 t Eisenerz, 1165 t andere Erze, 3296 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 2341 t Farbholz, 3592 t Fische und Häringe, 1093 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 1448 t Gerste, 15.013 t Roggen, 36.881 t Weizen und Spelz, 7657 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 2291 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 2890 t harte Stämme, 601 t harte Schnittwaare, 5496 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao, 2198 t Knochenkohle, Knochenmehl, 726 t Steinkohlen, 1470 t Mehl und Mühlenfabricate, 1960 t Metalle, andere unedle, roh und als Bruch, 729 t frisches und getrocknetes Obst, 7964 t Oele, fette und Fette, 3067 t Oelsaat, 11.162 t Petroleum und andere Mineralöle, 4990 t Reis, 2713 t Salpeter, Salpetersäure, Schwefelsäure, 1104 t Soda, 16.593 t Steine und Steinwaaren, 1397 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 898 t Wein, 1881 t rohe Wolle, 7347 t Zucker, Melasse, Syrup; im Thalverkehre kamen vor Allem zur Ausladung: 1000 t Gerste, 200 t Hafer, 1163 t weiche Schnittwaare, 1315 t weiche Brennholzscheite, 62.697 t Braunkohlen, 25.519 t Steine und Steinwaaren. Eingeladen wurden zu Berg: verschiedene Güter im Gesammtgewichte von 6525 t; zu Thal: 126.528 t, darunter: 489 t Bier, 536 t verarbeitetes Eisen aller Art, 338 t Fasttage, 620 t Gerste, 480 t Hafer, 1080 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 13.739 t Glas

und Glaswaaren, 1542 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1008 t Holzwaaren, Möbel, 2277 t Mehl und Mühlenfabricate, 985 t Metalle, andere unedl roh und als Bruch, 2093 Steine und Steinwaaren, 67.348 t Zucker, Melasse, Syrup. An Flossholz gelangten zur Ausladung: 37.586 t weiche Stämme, 1468 t weiche Schnittwaare, 2461 t weiche Brennholztheile; zur Einladung 1130 t weiche Schnittwaare.

Belgien. (Binnenschiffahrt im Hafen von Antwerpen im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 liefen im Hafen von Antwerpen 28.287 Schiffe mit 3,152.703 Registertonnen ein; hievon waren 23.706 mit 2,218.036 t aus dem Innern des Landes und 4581 Schiffe mit 934.667 t aus den Grenzstaaten, u. zw.: 261 mit 75.672 t aus Frankreich, 1104 mit 533.936 t aus Deutschland und 3216 mit 325.059 t aus Holland. — Von den genannten 28.287 Schiffen waren 10.827 mit 1,306.001 Registertonnen leer.

Ausgelaufen sind 29.303 Fahrzeuge mit 3,331.801 Registertonnen; hievon waren 24.117 mit 2,276.971 t für das Inland und 5186 mit 1,054 830 t für das Ausland bestimmt, u. zw.: 184 mit 54.211 t für Frankreich, 1785 mit 689.931 t für Deutschland und 3217 mit 310.688 t für Holland. Von den genannten 29.303 Schiffen waren 7656 mit 632.791 Registertonnen leer. — Der Hafen von Antwerpen hat somit 3171 Schiffe mit 673.210 Registertonnen, welche ihm leer zugegangen waren, befrachtet.

Die Herkünfte der eingelaufenen Binnenfahrzeuge vertheilen sich auf folgende Flüsse und Canäle. Untere Schelde: 640 Schiffe (darunter 261 leere), Obere Schelde 22.062 (7670 leere), Rupel 4200 (1254 leere), Dyle 334 (203 leere), Demer 1 leeres, Löwen-Rupel-Canal 1200 (527 leere), Brüssel 2309 (1244 leere), Schelde-Maas-Canal 2387 (1320 leere), Turnhout-Antwerpen-Canal 579 (275 leere), Verbindungscanal nach Hasselt 77 (34 leere), Verbindungscanal nach Turnhout 7 leere), Durme 880 (270 leere), Zuidlede-Canal 2 leere, Moervaert-Canal 80 (29 leere), Stekène 20 (15 leere), Canal von Gent nach Terneutzen 21 (15 leere), Canal von Gent über Brügge nach Ostende 202 (98 leere), Ableitungscanal der Lys 8 (7 leere), Eccloo-Canal 11 (3 leere), Lys 124 leere, Canal von Roulers zur Lys 138 (25 leere), Canal von Platschendaele nach Niewpoit 23 (7 leere), Yser 1 leeres, Ypern-Yser-Canal 3 leere, Bossuyt-Courtrais-Canal 408 (237 leere), Blaton-Ath-Canal 2, Brüssel-Charleroi-Canal 590 (4 leere), Mons-Condé-Canal 3 (1 leeres), Maastricht-Herzogenbusch-Canal 36 (2 leere), canalisirte Sambre 13, Maas 200 (31 leere), canalisirte Maas 5 (1 leeres).

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directoren-Conferenz. (Wechsel im Vorsitze.) Mit 1. Jänner ist der Vorsitz in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz von der k k priv. Südbahn-Gesellschaft auf die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergegangen. [Z. 589.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 26. December 1893 bei der Firma:

„Localbahn Deutschbrod-Humpoletz"
böhmisch:

„Místní dráha z Německého Brodu do Humpolce"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. Juni 1893, Nr. 109 R.-G.-Bl., der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. August 1893, Z. 18.812, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 18. December 1893 errichtete Actiengesellschaft.

2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.

3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von der Anschlussstation Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Humpoletz,

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 250.000 fl., zerlegt in 1250 Stück auf Inhaber lautende Actien zu 200 fl. festgesetzt und besteht aus 500 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 100.000 fl. und aus 750 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 150.000 fl. Die Actien sind untheilbar.

6. Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft und besteht aus höchstens neun Mitgliedern, wovon eines von der k. k. Staatsverwaltung entsendet wird.

Insolange das Land Böhmen im Besitze von Stammactien ist, hat der böhmische Landesausschuss das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen.

Auch die Stadt Humpoletz und der Bezirk Humpoletz sind berechtigt, insolange dieselben im Besitze von Stammactien sind, je ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Die 5 übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung stets auf die Funktionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Von der k. k. Staatsverwaltung wurde als Mitglied des Verwaltungsrathes entsendet Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, k. k. Hofrath in Wien, zugleich Präsident des Verwaltungsrathes

Vom böhmischen Landesausschusse wurde als Mitglied des Verwaltungsrathes ernannt Dr. Carl Spaček, gräflich Harrach'scher Rath und Vorstand der gräflich Harrach'schen Centralkanzlei in Wien.

Von der Gemeindevertretung Humpoletz wurde als Mitglied des Verwaltungsrathes ernannt Franz Chaloupka, k. k. Notar und Bürgermeister in Humpoletz; von der Bezirksvertretung Humpoletz wurde als Mitglied des Verwaltungsrathes ernannt Gorgon von Castalovič, Mitglied der Bezirksvertretung Humpoletz.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 18. December 1893 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt:

Dr. Johann Loštak, Director der Landesbank des Königreiches Böhmen in Prag, zugleich Präsident-Stellvertreter;

Dr. Carl Dostal, Reichsrathsabgeordneter und Hof- und Gerichtsadvocat in Wien;

Dr. Arnold Beck, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien;

Fritz Milner, Herrschaftsbesitzer in Heraletz, und

Philipp Bečvář, Hotelier in Humpoletz.

7. Die Firmazeichnung erfolgt in der Art, dass der Firmawortlaut vorgedruckt oder von wem immer geschrieben und sodann collectiv von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes unterzeichnet wird.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung" und ausserdem entweder in den „Narodny Listy" oder im Hlás Naroda".

— In dem Handelsregister des k. k. Handels- und Seegerichtes in Triest wurde am 15. December 1893 bei der Gesellschaftsfirma:

„Società di navigazione a vapore del Lloyd Austriaco" oder deutsch
„Dampfschiffahrt-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd"

eingetragen:

Die erfolgte Ernennung des Josef Ritter von Peichl zum Generaldirector, des Josef Janni zum Handelsdirector, des Georg Konhäuser zum Schiffahrtsdirector und des Rudolf Fritsch zum Generalsecretär mit dem statutenmässigen Rechte zur Firmazeichnung mit dem Beisatze p. p.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XVIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 8. Jänner herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 493: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. December 1893, Z. 167.114, betreffend die theilweise Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bludenz, Borgo, Bregenz, Landeck und Tione in Tirol und Vorarlberg.

Nr. 494: Bekanntmachung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 9. December 1893, Z. 21.568, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Italien.

Nr. 495: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 2. Jänner 1894, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtvieh an Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach dem Schlachthofe in Zwickau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Braunkohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einbeziehung der neueröffneten Station Nestomitz (Zuckerfabrik) in den Tarif vom 1. April 1890.

Mit sofortiger Giltigkeit sind für Kohlensendungen nach der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) dieselben Frachtsätze wie nach Schönpriesen anzuwenden.

Teplitz, am 8. Jänner 1894. [24]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Tarif-Nachtrag.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 wird zu dem Verbands-Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1891, ein Nachtrag II herausgegeben. Derselbe enthält unter Anderem Aenderungen und Ergänzungen des Titelblattes und Vorwortes, sowie der besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Hamburg und Altona.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Ausserkraftsetzung des Tarifes.) Am 1. März 1894 tritt der Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Jänner 1887 sammt den Nachträgen I—IV ausser Kraft. Nur die in den genannten Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Genf trans., Verrières trans. und Delle trans. bleiben über den 1. März 1894 hinaus bis auf Weiteres noch in Geltung.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, hier Theil II des Transittarifes für deutsch-österreichische Grenzstationen vom 1. December 1893. (Aenderungen der Artikel.) In dem Verzeichnisse der zur Stückgutclasse II abzufertigenden Artikel Seite 19—26 des bezeichneten Tarifes sind die Artikel „Bürsten, Cementwaaren, Citronen, Feigen, Orangen, Stereotypplatten aus Metalllegirungen und Vaseline“ zu streichen, dagegen bei „Obst frisches und getrocknetes“ zuzusetzen: „mit Ausnahme von Südfrüchten“.

Preussische Staatsbahnen. (Begünstigungen für Heu und Stroh.) Im Binnenverkehr der preussischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den oldenburgischen Staatsbahnen werden, wie dies bereits früher zugelassen war, mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 ab bis auf Weiteres für die Beförderung von Heu und Stroh in Wagenladungen, für welche offene Wagen von mehr als 7·2 m Länge nicht verfügbar sind, nach Bestimmung der Eisenbahn an Stelle eines Wagens von grösserer Ladefähigkeit zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7·2 m Länge zur Beladung gestellt. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach den Sätzen des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel vom 10. September d. J. unter II a. erhoben. Stellt sich jedoch die Fracht für das Gesammtgewicht des in beide Wagen verladenen Heues oder Strohes, mindestens aber für 5000 kg nach den in dem vorbezeichneten Ausnahmetarif unter II b. angegebenen Sätzen billiger, so kommen nur die letzteren zur Berechnung. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld u. s. w., werden für jeden Wagen besonders erhoben.

Die in dem Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 10. September 1893 gewissen Verkehrsbezirken zugestandene, im Wege nachträglicher Rückerstattung eintretende 25percentige Ermässigung der Ausnahmefrachtsätze bezw. Frachtantheile wird auch bei Sendungen nach den Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im Binnen-Verkehr derselben sowie im directen Verkehr auf den Strecken der nachstehend aufgeführten Eisenbahnen gewährt und zwar: a) vom 9. December 1893 ab auf den Strecken der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie der preussischen Staatseisenbahnen; b) vom 1. Jänner 1894 ab auf den Strecken der oberhessischen Eisenbahnen, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Georg-Marienhütten, Saal- und Prignitzer Eisenbahn sowie den pfälzischen Eisenbahnen, von letzteren jedoch nur für ihre Durchgangsstrecken im Verkehr von den preussischen Staatseisenbahnen. Diese weitere nachträgliche Frachtermässigung ist an den durch eine Bescheinigung des Vorstandes des betreffenden landwirthschaftlichen Bezirks- oder Kreisvereines zu führenden Nachweis geknüpft, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel unmittelbar in einem landwirthschaftlichen Betriebe Verwendung findet.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Nachdem die in der „Wiener Zeitung“ vom 29. October 1893, Nr. 249, verlautbarte Offert-Ausschreibung auf die unten angeführten Materialien resultatlos war, schreiben wir hiemit für die Lieferung der unten angeführten Materialien pro 1894 eine neuerliche Offertverhandlung aus.

Diese Materialien sind folgende:

Kupferstangen und Platten.

3000 kg Kupferstangen, runde, 27—35 mm stark;
3000 kg Kupferstangen, viereckige 50 mm stark;
800 kg Kupferplatten für Feuerkasten, diverser Maasse;
1000 kg Kupferblech für Feuerkasten, diverser Masse;
150 kg Messingblech, diverser Maasse;
2500 kg Zinkblech, 5 mm stark, 255 mm breit, 1000 mm lang.

Röhren.

2000 kg Kupferröhren, diverser Maasse;
Kupferstutzen, 170 mm lang, 54/46 Durchmesser;
Kupferstutzen, 130 mm lang, 41/36 Durchmesser.

Drähte.

250 kg Kupferdraht, diverser Maasse;
100 kg Messingdraht, diverser Maasse;
50 St. Anschütz'sche Schmierwaaren-Einsätze.

Die auf diese Materialien bezughabenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 270/10 AII“

bis spätestens 15. Februar 1894, 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeriagasse Nr. 11) franco einzureichen.

Die auf diese Lieferung bezughabenden sonstigen Bedingungen wurden schon in der „Wiener Zeitung vom 29. October 1893, Nr. 249, veröffentlicht und bleiben unverändert in Kraft.

Die Offerenten bleiben bis 15. März 1894 im Worte.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa längstens bis zum 14. Februar 1894 als Vadium 5pCt. des Werthes der offerirten Material-Quantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welche letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescours bewerthet werden.

Budapest, am 31. December 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Kais. kön. Privilegium. [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
120	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Baja Baranyavár-Monostor Batsjnicza Bács-Almás Béska Bikity-Borsod Bosna-Brod Brod Bršadin Csantavér Dálja Dárda Dráva-Szarvas Erdöd Eszék Eszék-alváros Gjeletovci Gombos-Bogojeva Hegyes-Feketehegy India Jankovci Kalocsa Karlócza Kiszács Knkujevci-Erdöveg Magyar-Boly Martinci Mitrovicz Mitrovicz-Szávspart Nemes-Militics O-Ker O-Pazna Petervárad Priglevicza-Szt. Iván Putinci Rnma Sid Samac Szonta Topolya Tovarnik Uj-Pazna Ujvidék Verbász-Kula Villány Vinkovci Vogány Vukovár Zimony Zombor	a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau b) Marchegg c) Wien-Lagerhaus	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 5	Verschieden	Krenzer a) 84 b) 84 c) 86 101 101 103 97 97 99 96 96 98 93 93 95 91 91 93 114 — 116 114 — 116 98 98 100 98 — 100 91 91 93 99 99 101 92 92 94 90 90 92 92 92 94 92 92 94 107 107 109 90 90 92 92 92 94 97 97 99 105 105 107 76 76 78 91 91 93 91 91 93 109 109 111 104 — 106 107 107 109 100 100 102 100 100 102 92 92 94 91 91 93 97 97 99 91 91 93 90 90 92 102 102 104 102 102 104 110 — 112 115 115 117 90 90 92 98 98 100 110 — 112 97 97 99 91 91 93 90 90 92 108 — 110 98 98 100 102 102 104 91 91 93 97 97 99 87 87 89	Verschieden	Im Kartirungswege	I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Darda, Eszék, Eszék-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Knkujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf. II. Die von den Stationen Kalocsa, Nemes-Militica und Zombor gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in der betreffenden Station mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden	
121	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 10000 „ c) 30000 „ Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarif, Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 5	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) 10000 „ „ „ „ b) 30000 „ „ „ „ c)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / „ fővar. közrakt. / „ Józsefváros	Kőbánya felső-p. u. / „ alsó-p. u. / „ hizlalda		Budapest Lipótváros	„ nyugoti p. u.	„ Südbahn loco	Ó-Buda-Filatori-gát	Vácz		Pozsony	Pozsony fiók-palyaudvar		Győr	Komarom-Uj-Szöny		Wien St.E.G. oder Wieg K.F.N.B.	Floridedorf-Donaufeld	Marchegg / Simmering St.E.G. / Stadlau
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern																	
Baja	38	32	30	41	35	33	42	36	34	73	67	65	54	48	46	80	74	72
Baranyavár-Monostor	55	49	47	58	52	50	59	53	51	90	84	82	71	65	63	97	91	89
Batajnicza	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Bács-Almás	50	44	42	53	47	45	54	48	46	85	79	77	66	60	58	92	86	84
Beška	47	41	39	50	44	42	51	45	43	82	76	74	63	57	55	89	83	31
Bikity-Borsod	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Bosna-Brod	68	62	60	71	65	63	72	66	64	103	97	95	84	78	76	110	104	102
Brod	68	62	60	71	65	63	72	66	64	103	97	95	84	78	76	110	104	102
Bršadin	52	46	44	55	49	47	56	50	48	87	81	79	68	62	60	94	88	86
Dálja	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	37	81	79
Dárda	53	47	45	56	50	48	57	51	49	88	82	80	69	63	61	95	89	87
Dráva-Szarvas	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	30
Erdőd	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Eazek	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Eszek-alváros	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Gjeletovci	61	55	53	64	58	56	65	59	57	96	90	88	77	71	69	103	97	95
Gombos-Bogojeva	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Hegyes-Feketehegy	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Horgos	.	50	48	.	53	51	60	54	52	.	85	33	.	66	64	98	92	90
India	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Jankovci	59	53	51	62	56	54	63	57	55	94	88	86	75	69	67	101	95	93
Kalocsa	30	24	22	33	27	25	34	28	26	65	59	57	46	40	38	72	66	64
Karlocza	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Keczel	.	33	31	.	36	34	.	37	35	.	63	66	55	49	47	.	75	73
Kisszács	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Kukujevci-Erdővég	63	57	55	66	60	58	67	61	59	98	92	90	79	73	71	105	99	97
Magyar-Boly	58	52	50	61	55	53	62	56	54	93	87	85	74	68	66	100	94	92
Martinci	61	55	53	64	58	56	65	59	57	96	90	88	77	71	69	103	97	95
Mitrovicz	54	48	46	57	51	49	58	52	50	89	83	81	70	64	62	96	90	88
Mitrovicz-Szávapart	54	48	46	57	51	49	58	52	50	89	83	81	70	64	62	96	90	88
Nemes-Militics	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Ó-Kér	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Ó-Pázna	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Óreg-Csertő	35	29	27	38	32	30	39	33	31	70	64	62	51	45	43	77	71	69
Petervárad	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Priglevicza-Szt. Iván	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Putinci	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Ruma	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Sid	64	58	56	67	61	59	68	62	60	99	93	91	80	74	72	106	100	98
Samac	69	63	61	72	66	64	73	67	65	104	98	96	85	79	77	111	105	103
Szonta	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Tovarnik	64	58	56	67	61	59	68	62	60	99	93	91	80	74	72	106	100	98
Uj-Pázna	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Ujvidék	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Verbász-Kula	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Villány	62	56	54	65	59	57	66	60	58	97	91	89	73	72	70	104	98	96
Vinkovci	52	46	44	55	49	47	56	50	48	87	81	79	68	62	60	94	88	86
Vogány	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Vukovár	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Zimony	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Zimony (átmenet) transit	49	43	41	52	46	44	53	47	45	84	78	76	65	59	57	91	35	83
Zombor	41	35	33	44	38	36	45	39	37	76	70	68	57	51	49	83	77	75

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszek, Eszek-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdőveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bikity-Borsod, Dálja, Erdőd, Gombos-Bogojeva, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Óreg-Csertő, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verbász-Kula und Zombor gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

III. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
122	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Battaszek Czecze Hidas-Bonyhád Hidja-Apátbi Kölesd-Tengelicz Nagy-Dorog Szegszárd Tolna, Mözs und Fáczánkert Vajta	a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donanfeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau; b) Wien Lagerhaus	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westnngar.-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	kr. a) / b) 93 / 95 74 / 76 93 / 95 71 / 73 71 / 73 71 / 73 73 / 75 72 / 74 73 / 75	Verschieden	Im Kartirungswege		Die von den Stationen Battaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendnngen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in den betreffenden Stationen mittelst Strassenfuhrwerken zngeführt werden.
123	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 ,, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarife, Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: Bei Verfrachtung von mindestens 1000 t die Frachtsätze sub a) Bei Verfrachtung von mindestens 5000 t die Frachtsätze sub b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. n. föv. közrakt. / Józsefváros	Budapest Lipótv. nyr. gróti p. n. Südb. (loco) / O-Buda-fiatori-gat	Budapest-Kelenföld	Vácz	Pozsony Fozsony-fök p. n.	Győr Komárom-Ujszöny	Wien St.E.G. K.F.N.B. Floridsdorf-Donanfeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau
	a) / b)	a) / b)	a) / b)	a) / b)	a) / b)	a) / b)	a) / b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern						
Báttaszék	53 / 49	56 / 52	52 / 48	57 / 53	88 / 84	65 / 61	91 / 87
Czecze	35 / 31	38 / 34	— / —	39 / 35	70 / 66	46 / 42	72 / 68
Hidas-Bonyhád	53 / 49	56 / 52	52 / 48	57 / 53	88 / 84	65 / 61	91 / 87
Hidja-Apátbi	31 / 27	34 / 30	30 / 26	35 / 31	66 / 62	43 / 39	69 / 65
Kölesd-Tengelicz	31 / 27	34 / 30	30 / 26	35 / 31	66 / 62	43 / 39	69 / 65
Nagy-Dorog	31 / 27	34 / 30	30 / 26	35 / 31	66 / 62	43 / 39	69 / 65
Szegszárd	33 / 29	36 / 32	32 / 28	37 / 33	68 / 64	45 / 41	71 / 67
Tolna-Mözs und Fáczánkert	32 / 28	35 / 31	31 / 27	36 / 32	67 / 63	44 / 40	70 / 66
Vajta	35 / 31	38 / 34	— / 30	39 / 35	70 / 66	45 / 41	71 / 67

I. Die nach Wien St.E.G. gewährten Refactie-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus gewährt.

II. Die von den Stationen Battaszek, Czecze, Hidas-Bonyhad, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Anf den Frachtbrief-Duplicaten der bezñglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der angeführten Anfgabestationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. behnfs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zngeführt wnrde.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

Vide Tabelle

Von: Fehértemplom, Jassenova, Jam, Oravicza, Orsova loco und transit, Rakasdia, Szeged, Temesvár-Gyárváros, Temesvár-Józsefváros, Verecz

Nach: Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau

Von	Nach	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern
Fehértemplom	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau	110
Jassenova		112
Jam		112
Oravicza		114
Orsova loco und transit		115
Rakasdia		117
Szeged		124
Temesvár-Gyárváros		132
Temesvár-Józsefváros		121
Verecz		134
Fehértemplom	Wien-Lagerhaus	123
Jassenova		97
Jam		99
Oravicza		113
Orsova loco und transit		115
Rakasdia		115
Szeged		113
Temesvár-Gyárváros		113
Temesvár-Józsefváros		115
Verecz		121

Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894

Localtarif, bezw. Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II — Heft 4, und Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II — Heft 5

Verschieden

Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze

Verschieden

Im Kartirungswoge

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

Csantavér
Topolya

Von	Nach
Csantavér, Topolya	Wien St.E.G.
	Wien K.F.N.B.
	Floridsdorf-Donaufeld
	Marchegg
	Simmering St.E.G.
	Stadlau
	Győr
	Komárom-Uj-Szöny
	Pozsony
	Pozsony-Fiók p. u.
	Vácz
	Budapest-Lipótváros
	„ -nyugoti p. u.
	„ -Südbahn
	Ó-Buda-Filatori-gát
	Budapest d. p. t. p. u.
	„ -fövi. közrakt.
	„ -Jozsefváros
	Kőbánya-alsó p. u.
	„ -felsö p. u.
	„ hizla'da

Auflieferung eines Quantums von mindestens
a) 1000 Tonnen
b) 5000 Tonnen.
Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Bis Ende December 1894

Localtarif, Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II — Heft 1, Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II — Heft 4

Verschieden

Kreuzer	a)	95	69	88	57	56	53
	b)	90	64	83	52	51	48

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Anf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt

Die von den Stationen Csantavér und Topolya gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. behufs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
126	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 10000 Tonnen b) 30000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ung. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4 und Westuog.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar bei Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen die Frachtsätze ad a) 30000 Tonnen die Frachtsätze ad b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen der reclamirenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen spätestens bis Ende April 1895, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Nach

Von	Budapest d.p.t.p.u. / „ fôv. közrakt. / „ Jozsefváros / „ Lipotváros / „ nyugoti p.u. / Kőbánya felső-p.u. / „ alsó-p.u. / „ hizlalda		Budapest Südbahn loco Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Győr Komaróm-Új-Szöny		Pozsony und Pozsony-fiok p.u.		Marchegg		Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donanfeld Simmering St.E.G.	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern													
Algyő	52	50	55	53	56	54	68	66	87	85	—	92	94	92
Beregszó	68	66	71	69	72	70	84	82	—	—	—	—	110	108
Detta	75	73	78	76	79	77	91	89	—	—	—	—	117	115
Fehértemplom	58	56	61	59	62	60	74	72	93	91	100	98	100	98
Gattaja	79	77	82	80	83	81	95	93	—	—	—	—	121	119
Gertenyes	82	80	85	83	86	84	98	96	—	—	—	—	124	122
Gyertyámos	68	66	71	69	72	70	84	82	—	—	—	—	110	108
Hódmező-Vásárhely	57	55	60	58	61	59	73	71	92	90	—	—	99	97
Jassenova	60	58	63	61	64	62	76	74	95	93	102	100	102	100
Jám	63	61	66	64	67	65	79	77	98	96	105	103	105	103
Kis-Kun-Dorosma	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	—	90	92	90
Merczifalva	70	68	73	71	74	72	86	84	—	—	—	—	112	110
Mokrin	61	59	64	62	65	63	77	75	—	—	—	—	103	101
Moriczföld-Sosdia	79	77	82	80	83	81	95	93	—	—	—	—	121	119
Nagy-Kikinda	63	61	66	64	67	65	79	77	—	—	—	—	105	103
Nagy-St. Miklós	63	61	66	64	67	65	79	77	—	—	—	—	105	103
Oravicza	72	70	75	73	76	74	88	86	107	105	114	112	114	112
Orczifalva	70	68	73	71	74	72	86	84	—	—	—	—	112	110
Oroszlámos	54	52	57	55	58	56	70	68	89	87	—	—	96	94
Orsova loco und transit	80	78	83	81	84	82	96	94	115	113	—	120	122	120
Ó-Bessenyő	61	59	64	62	65	63	77	75	—	—	—	—	103	101
Perjámos	62	60	65	63	66	64	78	76	97	95	—	—	104	102
Rakasdia	69	67	72	70	73	71	85	83	104	102	—	—	111	109
Rácz-Szt. Péter	67	65	70	68	71	69	83	81	—	—	—	—	109	107
Remete	66	64	69	67	70	68	82	80	101	99	—	—	108	106
Rékás	68	66	71	69	72	70	84	82	—	101	—	—	110	108
Saág	68	66	71	69	72	70	84	82	—	101	—	—	110	108
Sárafalva	66	64	69	67	70	68	82	80	—	—	—	—	108	106
Szakálháza	66	64	69	67	70	68	82	80	—	—	—	—	108	106
Szeged	45	43	48	46	49	47	61	59	80	78	87	85	87	85
Szeged-Rókus	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	—	90	92	90
Szent-András	68	66	71	69	72	70	84	82	—	—	—	—	110	108
Szent-Hubert	66	64	69	67	70	68	82	80	—	—	—	—	108	106
Szöreg	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	—	90	92	90
Sztamora-Moravicza	72	70	75	73	76	74	88	86	107	105	—	—	114	112
Temesvár-Gyárváros	61	59	64	62	65	63	77	75	96	94	—	101	103	101
Temesvár-Jozsefváros	61	59	64	62	65	63	77	75	96	94	—	101	103	101
Topolovecz	73	71	76	74	77	75	89	87	—	—	—	—	115	113
Valkány	57	55	60	58	61	59	73	71	92	90	—	—	99	97
Varjas	67	65	70	68	71	69	83	81	—	—	—	—	109	107
Versecz	67	65	70	68	71	69	83	81	102	100	109	107	109	107
Vojtek	73	71	76	74	77	75	89	87	—	—	—	—	115	113
Zsebely	70	68	73	71	74	72	86	84	—	—	—	—	112	110
Zsidovin	82	80	85	83	86	84	98	96	—	—	—	—	124	122
Zsombolya	67	65	70	68	71	69	83	81	—	—	—	—	109	107

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke										
			von	nach		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		
127	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelknchen	Homok Knn-Szent-Márton Töke Szentee	a) Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donanfeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau b) Wien-Lagerhans		Frachtzahlung für mindeetene 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bie anf Widerrnf, längetens aber bie Ende Decemher 1894	Oesterr.-Ungar. Eieenbahn-Verbandstarif, Theil II — Heft 4	Verechieden	a) 94 kr. b) 96 kr.	Verschieden	Im Kartirnngswege	
128	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Getreide, Hülsenírüchte, Oelsaaten nnd Oelknchen	Vide Tabelle			**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Frachthrief und Wagen	Bis Ende Decemher 1894	Localtarifo, Ungar. Eieenbahn-Verhandstarif, Theil II, Heft 1; Oesterr. - Ungar. Eisenbahn - Verbandetarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tahelle enthaltenen Frachtsätze, nnd zwar: Bei Verfrachtnng von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze snb a) „ „ „ „ 5000 „ „ „ „ h)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Anfgeber lantende Frachtbrief-Dnplicate, welche mit keinem Rückvergötungsstempel versehen sein dürfen und spätestens his Ende April 1895 vorznlegen eind, widrigenfalls jeder Anspruch anf eine Rückvergütnng erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden nm 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendnngen nach Wien-Lagerhane angewendet
129	**Oesterr.-ungar. Staatselsenbahn-Gesellschaft**	Getreide, Hüleenfrüchte, Oelsaaten nnd Oelknchen	Von	Nach	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern	Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch his Ende Decemher 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandetarif, Theil II — Heft 4	Verschieden	Kreuzer a) 98 b) 100	Verschieden	Im Kartirnngswege	Die von den angeführten Stationen gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nnr für von diesen Stationen etammende Locosendungen, d. h. nnr für eolche Sendnngen, welche hehufe Anfgahe in den hetreffenden Stationen mittelst Strassenfnhrwerken zngeführt werden

Von

		a)	b)
Budapest d. p. t. p. n.		—	47
„	Jozeefváros	—	47
„	Föv. Közrakt.	50	47
„	Lipotváros	50	47
„	nyngoti p. n.	50	47
Köbánya	alsó p. n.	50	47
„	felsö p. n.	50	47
„	hizlalda	50	47
Budapest Südh. (loco)		—	53
Ó-Buda-Filatori-gát		50	53
Vácz		50	53
		51	54
Pozsony		85	85
Pozsony-fiok-palyandvar		82	82
Györ		66	66
Komárom-Uj-Szöny		63	63
Wien St.E.G.		92	92
Wien K.F.N.B.		92	92
Floridsdorf-Donaufeld		92	92
Marchegg		92	92
Simmering St E.G.		89	89
Stadlau		89	89

Nach

		a)	b)
Martin		50	50
Tisza-Földvar		50	50
Homok		50	50
Knn-Szent-Márton		50	50
Töke		50	50
Szentes		50	50
Ada		47	47
Adorján-Kishegyes		47	47
Bács-Petrovoselo		47	47
Martonos		47	47
Moholy		47	47
Ó-Becse		47	47
Ó-Kanizsa		47	47
Zenta		47	47
Ó-Kanizsa-Száilás		53	53
Zentai-szállások		53	53

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
120	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Anlieferung eines Quantums von mindestens** **a) 1000 Tonnen** **b) 5000 Tonnen** **c) 10000 Tonnen** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarif, Ung. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ung. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) 5000 „ „ „ „ b) 10000 „ „ „ „ c)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf den Reclamanten als Abender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieansprnch erlischt**	Die von den angeführten Stationen gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der angeführten Aufgabsstationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. per 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Nach

Von	Budapest d.p.t.p.u. / „ föv. közrakt. / „ Józsefváros / Kőbánya felső p.u. / „ alsó p.u. / „ hizlalda			Budapest-Lipotváros / „ nyugoti p.n. / „ Südbahn (loco) / Ó-Buda-Filatori-gát			Vácz			Pozsony / Pozsony-fiók palyaudvar			Győr / Komarom-Uj-Szőny			Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B. / Floridsdorf-Donaufeld / Marchegg / Simmering / St.E.G. / Stadlau		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsatz pro 100 kg in Krenzern																	
Ada, Adorján-Kishegyes, Bacs-Petrovoselo, Martonos, Moholy, Ó-Becse, Ó-Kanizsa, Zenta	45	40	38	48	43	41	49	44	42	80	75	73	61	56	54	87	82	80
Ó-Kanizsa-Szállás, Zentai-szállások	53	48	46	56	51	49	57	52	50	88	83	81	69	64	62	95	90	88

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
131			Getreide, Hülsenfrüchte, Oeleaaten und Oelknchen			Frachtzahlung für mindestene 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstene jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer		Im Kartirungewege	
132			Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen			Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 „ c) 10000 „ Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarif, Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer		Im Rückvergütungswege	

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oeleaaten und Oelknchen

Stationen der	Stationen der Torontaler Localbahnen:	a)	b)	c)
Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn;				
	Beodra	101	101	103
	Ellemer	99	99	101
	Karlova	103	103	105
	Kuman	99	99	101
	Mellenoze	99	99	101
Nagy-Becskerek		99	99	101
Török-Becse-				
Arács		96	96	98
	Bethlentanya	—	122	124
	Boka	117	117	119
	Fény	111	111	113
	Györgyháza	125	125	127
	Kanak	121	121	123
	Lázárföld	107	107	109
	Laudontanya	120	120	122
	Modos	113	113	115
	Nagy-Becskerek	99	99	101
	Bégapart	125	125	127
	Nagy-Margitta	123	123	125
	Ó-Lécz	113	113	115
	Párdány	112	112	114
	Szárosa	115	115	117
	Szécsány			
	Széchényfalva-Áros-István-völgy	123	123	125
	Temes-Panis	—	123	125
	Versecz-Rét	—	118	120
	Zichy falva	123	123	125

a) Marchegg;
b) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donanfeld, Simmering St.E.G., Stadlan;
c) Wien-Lagerhaus

Verschieden

Im Kartirungewege

Die nach Wien St.E.G. gewährten Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, anch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

Vide Tabelle

Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Bis Ende December 1894

Localtarif, Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4

Verschieden

Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar;
Bei Verfrachtung von mindestens 1000 t die Frachtsätze sub a)
„ „ „ „ 5000 t „ „ „ b)
„ „ „ „ 10000 t „ „ „ c)

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / „ fővar. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipotváros / „ nyugoti p. u. / Kőbánya felső p. u. / „ alsó p. u. / „ hizlalda			Budapest Südbahn (loco) Ó-Buda-Filatori-gát			Vácz			Pozsony Pozsony fiokpályaudvar			Győr Komarom-Ujszőny			Marchegg			Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donaufeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern																				
Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn:																					
Beodra	56	51	49	59	54	52	60	55	53	91	86	84	72	67	65	98	93	91	98	93	91
Ellemér	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Karlova	58	53	51	61	56	54	62	57	55	93	88	86	74	69	67	100	95	93	100	95	93
Kuman	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Mellencze	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Nagy-Becskerek	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Török-Becse-Aracs	51	46	44	54	49	47	55	50	48	86	81	79	67	62	60	93	88	86	93	88	86
Stationen der Torontaler Localbahnen:																					
Bethlentanya	77	72	70	80	75	73	81	76	74	112	107	105	93	88	86	.	114	112	119	114	112
Boka	72	67	65	75	70	68	76	71	69	107	102	100	88	83	81	114	109	107	114	109	107
Fény	66	61	59	69	64	62	70	65	63	101	96	94	82	77	75	108	103	101	108	103	101
Györgyháza	80	75	73	83	78	76	84	79	77	115	110	108	96	91	89	122	117	115	122	117	115
Kanak	76	71	69	79	74	72	80	75	73	111	106	104	92	87	85	118	113	111	118	113	111
Lázárföld	62	57	55	65	60	58	66	61	59	97	92	90	78	73	71	104	99	97	104	99	97
Laudontanya	75	70	68	78	73	71	79	74	72	110	105	103	91	86	84	117	112	110	117	112	110
Modos	68	63	61	71	66	64	72	67	65	103	98	96	84	79	77	110	105	103	110	105	103
Nagy-Becskerek-Bégapart	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Nagy-Margitta	80	75	73	83	78	76	84	79	77	115	110	108	96	91	89	122	117	115	122	117	115
Ó-Lécz	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113
Pardány	68	63	61	71	66	64	72	67	65	103	98	96	84	79	77	110	105	103	110	105	103
Szárcsa	67	62	60	70	65	63	71	66	64	102	97	95	83	78	76	109	104	102	109	104	102
Szecsány	70	65	63	73	68	66	74	69	67	105	100	98	86	81	79	112	107	105	112	107	105
Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgy	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113
Temes-Paulis	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	.	115	113	120	115	113
Verseczrét	73	68	66	76	71	69	77	72	70	108	103	101	89	84	82	.	110	108	115	110	108
Zichyfalva	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugestandniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
133	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	**1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutscher Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 14. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 15. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.**												

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in diesem Verordnungsblatte sub Post Nr. 120 bis 132, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten im Verordnungsblatte Nr. 137 ex 1893 unter Post Nr. 2136 für Wien, Marchegg und Stadlau publicirten ermässigten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat—Mannersdorf und Bruck a. d. L.—Hainburg in dem Falle angewendet, wenn die Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transport gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 kr. = 170 Markpfennigen, bezw. 210 Ctms. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieansprnch erlischt. Diese mit directe bis zu den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgegebenen Sendungen werden in die in den obbezogenen Publicationen bedungenen Minimal-Quantitäten eingerechnet.

134	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Gewöhnliche Eilgüter	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Marchegg transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	kr. 90·0	kr. 33·5	kr. 56·5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieansspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit directen, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
			Frachtgüter im Allgemeinen	oder vice versa				Verschieden		12·0	—			
			(Für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissawa und Nemet-Bogsán, oder vice versa)											
135	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	B.N.B.	Tabak-Emballagen, als: Säcke, Kupfen, Stricke u. dgl. als Frachtgut	Tetschen (B.N.B.)	Prag (St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1890	46·2 kr.	35·2 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
136	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle (Stein- und Braunkohle), Coaks und Briquettes	Anesig Stfebichovic-Vinafic (auch Libnšiner Schacht) Kralup Halbstadt Mittelsteine (St.E.G.) loco Segengottes	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der im Localtarife Theil II, Heft 7 vom 1. März 1888 giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 7 vom 1. März 1888, und Nachtrag IV zu gleichem Tarife		Die auf den Seiten 10, 13, 16, 26 und 41 des Haupttarifes, bezw. auf Seite 2 des Nachtrages IV angeführten Frachtsätze für die Station Schönpriesen		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	137	138	139
Die Publication erfolgt von der			
und im Namen der	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn**
Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Fassverdichtungsleim (Exquisit)	Maner- und Dachziegel	Zucker aller Art, russischer Provenienz
für die Transportstrecke von	Prag K.F J.B.	Kaaden Brunnersdorf	Brody Podwołoczyska Nowosielitza
für die Transportstrecke nach	Wien K.E.B.: Passau, Simbach, Salzburg, Linz	Neudan, Carlsbad	Brody Podwołoczyska Nowosielitza
	Passau, Simbach, Salzburg, Linz		
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe: a) unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg pro Wagen c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	1. **Mindestverfrachtung von 1000 t (à 1000 kg)** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen 3. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis 31. December 1894	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft I, Abschnitt a), Auflage 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrussland-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz und Dresden-Elbkai
Frachtsatz per 100 kg	a) Classe I b) A.-T. IVa c) A.-T. IVb	13·9 / 6·0	342 / 371 — 306 / 335 — 311 / 340
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) Classe II b) Classe A c) Classe B	10·0 / 10·0 Kreuzer ö. W.	265 / 285 / 347 — 229*) / 249*) / 311*) — 234*) / 254*) / 316*) Pfennige
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	3·9 / 6·0	77 / 86 — 77 / 86 — 77 / 86
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Gegen Vorlage der russischen Original-Frachtbriefe, sowie der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen
Besondere Bemerkungen		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg.

Fortlaufende Nr.	140	141	142	143	144	145
Die Publication erfolgt von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Priv. Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft				Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Eiserne Nägel	Ofenkacheln, verpackt oder unverpackt	Eisen und Stahl der Position E—9 des Tarifes Theil I	Für gebrauchte Deckmittel von jenen Strohsendungen herrührend, welche zu den unter fortl. Nr. 154/a des vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zum Localtarife, Theil II, für Stroh enthaltenen ermässigten Frachtsätzen ab ungar. Südbahnstationen nach Gratwein abgefertigt werden, gelangen bei deren eilgutmässiger Rückbeförderung ab Gratwein nach den unter der obgenannten Pos. 15f/a angeführten ungar. Stationen die Gebühren der Classe II des Localtarifes der Südbahn bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 zur Berechnung.	Chamotteziegel	Steine aller Art, insoweit dieselben nach Classe C und Specialtarif 3 tarifirt werden
für die Transportstrecke von	Troppau	Blansko	Budapest S.B.		Weisskirchen L.B.	Graz S.B.
für die Transportstrecke nach	Budapest D. U. B. „ Josefstadt „ Westbahnhof „ Leopoldstadt „ Kelenföld „ déli vasut „ föv. közr. Ó-Buda Filatorigát	Triest-Südbahn	Klagenfurt		Ladestelle Kalkbruch	Krakau loco und transito
und gilt in der Zeit bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, unter Aufrechtbaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd - Nordösterr. - Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendet. Wagen. Anf- und Abladen durch Partei		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894		Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1892	Localtarif		Localtarife	Tarif-Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Juli 1893
Frachtsatz per 100 kg	161 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	149 Heller		4·3 kr.	163 kr.
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz	122 kr.	141 kr. ö. W. incl. Manip.-Geb.	132 Heller		2·9 kr.	155 kr.
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	39 kr.		17 Heller		1·4 kr.	8 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
146	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaswaaren der Position G—21 der Güterclassificatioo des Tarifheiles I vom 1. Jänner 1893	Krasna	Weisskirchen L. B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nod Wagen ond Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungeo; Auf- ond Abladen der Sendungeo durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 16·5	kr. 15·1	kr. 1·4	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabnsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wsetin					28·9	23·8	5·1			
			2. Glaswaren der Güterclasse I	Krasna					20·3	15·1	5·2			
				Wsetin					37·3	23·8	13·5			
147	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Sand, Kalksteine, Quarz- und Bruchsteine, Thonerde ood Chamotteziegel	Wall.-Meseritsch transito	W s e t i n	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, miodestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis aof Weiteres, längstens jedoch bis Eode December 1894	Localtarife	kr. 11·1	kr. 8·3	kr. 2·8	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstatioo beglaubigte Doplicat-Frachtbriefe, die oicht wieder zurückgestellt werdeo, vorzulegeo spätestens zwei Moiate oach Ablauf des Zugeständoisses	
			2. Glasscherben			Aufrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigeo Bestimmungen; Abladeo der Sendungen durch Parteiorgane			11·1	8·3	2·8			
			3. Stroh						11·1	9·2	1·9			
148	Böhmischen Westbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbabo-Gesellschaft	Alte Eisenbahnschienen	Bodenbach St.E.G.	Rokycan B.W.B.	Bei Anfgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nnd Einhaltung der sonstigen allgemeioen Bestimmungen. Bei Iostradirnog der Traosporte über Lobositz—Hrabovka—Prag B.W.B.	Bis Ende März 1894	Anbaug zu den Tarifeo des Nordwestböhmischen Verbandes	45·2 kr. ö. W.	37·0 kr. ö. W.	8·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütongswege	Gegeo Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe bis längst. Ende Mai 1894	

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 21. December 1893, unter fortl. Nr. 2678, enthaltene Publication wird dahin berichtigt, dass die Frachtsätze für „Harburg“ nicht durch Zuschlag vom 1, bezw. 2 Pfennige zu den Hamburger Sätzen, soudern durch Abzug der genannten Beträge von den Hamburger Sätzen zu ermitteln sind. In derselben Publication ist der Stationsname „Radnitz“ auf Stupno-Břas zu berichtigen.

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1894, snb Post 89, verlantbarten Begünstigung für Regietransporte der k. k. Staatsbahneu soll es in einem Theile der Auflage in der Rubrik „Artikel“ in der letzten Position heissen: „Lebensmittel und Emballagen.“

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. Wien, 13. Jänner 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 26. December 1893*), betreffend die Herstellung der Valsugana-Bahn.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Localbahn herzustellenden Eisenbahn von Trient im Anschlusse an die Linie Kufstein—Ala der Südbahn über Pergine, Caldonazzo, Levico, Roncegno, Borgo, Strigno und Grigno an die Reichsgrenze bei Tezze (Valsugana-Bahn) durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Ertheilung der Concession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches der vierprocentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 4,500.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessions-Dauer mit dem Maximalbetrage von 190.899 fl. ö. W. festgesetzt. Für die zu Lasten des Baucapitals zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritäts-Anlehens in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der concessionirten Bahn kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel VI) gesichert erscheint.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Garantie ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Lande Tirol aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 700.000 fl. ö. W. in Stammactien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen und das restliche Baucapital durch vom Concessionär zu übernehmende Prioritäts-Actien, welchen eine vierprocentige Vorzugs-Dividende vor den Stammactien einzuräumen ist, im Nominalbetrage von 800.000 fl. ohne Belastung des Staatsschatzes aufgebracht wird.

Für die oben angeführten Stammactien sind während der Bauzeit (Artikel VI) Intercalar-Zinsen aus dem Anlagecapitale nicht zu bezahlen.

*) Enthalten in dem am 10. Jänner 1894 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 8.

Artikel IV.

Zum Zwecke von Erweitungsbauten, Anschaffungen und sonstigen Investitionen, welche nicht in der ursprünglichen Anlage und Ausrüstung der Bahn gelegen sind, kann das Anlagecapital der im Artikel I genannten Eisenbahn durch Ausgabe von Prioritäts- und Stammactien mit Genehmigung der Regierung nach Erforderniss erhöht werden.

Artikel V.

In Ausführung des Artikels II, erster und zweiter Absatz sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge die vorgedachten Effecten innerhalb 75 Jahren zu tilgen sind, bestimmt wird.

2. Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Coupon-Stempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

3. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn der Concessionär sechs Wochen vor der Verfallzeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen fünf Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat der Concessionär den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Procent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

4. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Procent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist die Hälfte des diesfälligen Ueberschusses sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Artikel VI.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss binnen längstens zwei Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Concessionär der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel VII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahn-Bauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Material-Lieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Artikel VIII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Concessions-Dauer vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten sein.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Lichtenegg, am 26. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Erlass des Handelsministeriums vom 3. Jänner 1894, Z. 66.998, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend die Betheiligung an der Internationalen Ausstellung für Volksernährung, Rettungswesen und Verkehrsmittel in Verbindung mit einer speciellen Sport-Ausstellung, Wien 1894.

Das Präsidium der Internationalen Ausstellung für Volksernährung, Armeeverpflegung, Rettungswesen und Verkehrsmittel (in Verbindung mit einer speciellen Sport-Ausstellung), Wien 1894, hat anher das Ersuchen gestellt, die an die Bahnverwaltungen bereits unmittelbar ergangene Einladung des Ausstellungs-Comité zur Betheiligung an der erwähnten Ausstellung befürwortend zu unterstützen.

Diesem Ansuchen entsprechend, ladet das Handelsministerium die geehrte Verwaltung ein, diesem Ausstellungs-Unternehmen, welches sich die Darstellung der modernen Verkehrsmittel jeder Art mit zur Aufgabe gemacht hat, besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich an demselben soweit thunlich, auch durch Beschickung der Ausstellung zu betheiligen.

Wien, am 3. Jänner 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Varianten der projectirten normalspurigen Localbahn von Königgrätz über Chwojno nach Holitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Forstmeister Friedrich Hupka in Chwojno bei Holitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere Varianten hinsichtlich der seinerzeit projectirten normalspurigen Localbahn von Königgrätz über Chwojno nach Holitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. December 1893. Z. 64.417.

Eröffnung des Betriebes auf der schmalspurigen steiermärkischen Landesbahn von Kapfenberg nach Seebach-Au.

Am 9. December 1893 wurde die schmalspurige Localbahn von Kapfenberg nach Seebach-Au der steiermärkischen Landesbahnen mit den Stationen und Haltestellen: Kapfenberg Südbahn, Kapfenberg Localbahn, Winkel (H.), Hansenhütte (H.), Margarethenhütte (H.), Thörl, Aflenz, Wappensteinhammer (H.), Hinterberg (H.), Seebach-Turnau und Au-Seewiesen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen Kapfenberg Südbahn, Kapfenberg Localbahn, Thörl, Aflenz, Seebach-Turnau und Au-Seewiesen wurden für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr, die Haltestellen Winkel, Hansenhütte, Margarethenhütte, Wappensteinhammer und Hinterberg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Eine Eilgutbeförderung findet auf dieser Localbahn nicht statt.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für Rechnung des steiermärkischen Landesausschusses besorgt.

Wien, am 24. December 1893. G.-I.-Z. 24.850/II.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Gailthalbahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Concessionäre der Gailthalbahn für die Erweiternng des Bahnhofes Arnoldstein für den 15. Jänner anberanmt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 54.]

Elektrische Bahn in Carlsbad. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes der Stadtgemeinde Carlsbad für die Verbindung der elektrischen Stadtbahn mit der von der Firma Heinrich Mattoni projectirten Localbahn Carlsbad—Giesshübl-Puchstein für den 16. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter von Zaborsky von Wahlstätten betraut.
[G.-I.-Z. 136.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Verlegnng der Personenhaltestelle Wawrowitz von km 109·2/3 der Strecke Jägerndorf—Troppau nach km 107·6/7: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehnng in Betreff der projectirten Auflassnng der bei Wächterhans Nr. 85 in km 109·2/3 der Strecke Jägerndorf—Troppau bestehenden Personenhaltestelle Wawrowitz und der Errichtung einer neuen Personenhaltestelle desselben Namens bei Wächterhaus Nr. 84 in km 107·6/7 der genannten Strecke für den 17. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortüm betraut.
[G.-I.-Z. 25.123 ex 1893.]

Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau. (Oberbaupläne.) Die Detailpläne für die baulichen Anlagen der Centralstation, für die Leitungs-Dispositionen und Leitungsständer, sowie die Bestimmungen über die Anordnung von Uebergangscurven, Ueberhöhungen und Spurerweiterungen in den Bögen wurden zur Ausführung genehmigt.
[28. December 1893, Z. 45.521.]

Lemberger Tramway. (Herstellung von Geleiseanlagen bei Kreuzungsstellen.) Die Pläne für die Construction des Oberbaues der elektrischen Strassenbahn in Lemberg, sowie für die Kreuzungsstellen der bestehenden Geleise der Pferdebahn durch die herzustellenden Geleise der elektrischen Bahn wurden zur Ausführung genehmigt.
[24. December 1893, 64.267.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Bauherstellungen auf dem Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf.) Anf dem Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf wird ein Wasserstationsgebäude, ein Brunnen, eine Pulsometeranlage und ein Coaksschuppen hergestellt.
[7. December 1893, Z. 56.811.]

Mühlkreisbahn. (Linie Urfahr—Aigen-Schlägl: Herstellung einer Gasrohrleitung in Urfahr.) Die Unterfahrung des Bahnkörpers in der Rudolfstrasse in Urfahr behufs Legung einer Gasrohrleitung durch die allgemeine österr. Gasgesellschaft in Linz wurde bewilligt.
[5. December 1893, Z. 60.935.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof: Eröffnung der Station Engelhof für den Gesammtverkehr.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station Engelhof der schmalspurigen Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof ist am 1. Jänner auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr, eröffnet worden. [Z. 1071.]

— (Linien Prag—Moldau und Bodenbach—Komotau: Betriebsconsens für die Anschlussstrecke an die Station Wiesa.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die neue Anschlussstsecke der beiden Duxer Bahnen an die Station Wiesa der Betriebsconsens ex commissione ertheilt.
[10. Jänner, Z. 1625.]

Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au. (Locomotivprüfungen.) Am 1. December 1893 wurden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 10. November 1851 drei für die schmalspurige Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au bestimmten Tender-Locomotiven der technisch-polizeilichen Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Sämmtliche drei Locomotiven wurden im Jahre 1893 in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz neu erbaut, tragen die Inventarsnummern 5, 6 und 7 und die Fabriksnummern 2834, 2885 und 2886 und sind „Aflenz", „Thörl", „Hochschwab" benannt. Die Kessel der Locomotiven haben die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung gut bestanden. Alle drei Locomotiven sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass Z. 23.064 ex 1893 genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselben sind nach dem System Krauss für die Spurweite von 0·76 m gebaute Tender-Locomotiven mit drei vor der Feuerbüchse liegenden und untereinander gekuppelten Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Räder, horizontalen Dampfcylinder und die variable Steuerung liegen ausserhalb des Rahmenbaues, welcher zugleich das Speisewasser enthält. Die Abfederung geschieht durch vier Blattfedern, von welchen zwei Blattfedern für die zweite und dritte Achse gemeinsam dienen. Die Locomotiven haben eine complete Kesselarmatur, zwei Speiseapparate, vorne und rückwärts je einen Buffer nnd einen Bahnräumer, ferner Vacuum- und Spindelbremse, Ricourdventil, Pulsometer-Dampfheizung nnd Feuerlöschvorrichtung, sowie einen etwas conischen Rauchfang mit Robraufsatz, in welchem eine Rose gegen Funkenflug angebracht ist. Die Montirungsgenauigkeit ist befriedigend. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 19·5 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen Locomotiven fanden auf der 9·3 km langen Theilstrecke Kapfenberg—Margaretbenhütte der genannten Localbahn in beiden Stellungen statt und wnrden hiebei durchschnittliche Geschwindigkeiten von 20, bezw. 22 km pro Stunde, und maximale Geschwindigkeiten von 28, bezw. 30 km pro Stunde erreicht, so dass im Hinblicke anf das in jeder Beziehung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, diese vorbeschriebenen drei Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf der genannten Localbahn zu übergeben. [Z. 407.]

Seilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Wagentypengenehmigung.) Das k. k. Handelsministerinm hat die vom Ingenieur L. Ph. Schmidt in Graz, als Concessionär der Seilbahn auf dem Grazer Schlossberg in Vorlage gebrachten Constructionspläne für einen Personenwagen mit 32 Personen Fassungsraum, welcher auf der im Bane begriffenen und mit Dampf zu betreibenden Seilbahn auf den Schlossberg in Graz in Verwendung kommen soll, genehmigt. [Z. 54.179 ex 1893.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

In der Strecke Neuhaus—Ober-Cerekwe wurde der Verkehr am 7. Jänner mit Zug Nr. 2013 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängernng der Dauer von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die den Genannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterbin verlängert, und zwar:

1. mit Erlass vom 4. December 1893, Z. 86.103, die seinerzeit mit Erlass vom 3. December 1892, Z. 79.029, dem Reichstags-Abgeordneten Theodor Matkovich ertheilte Vorconcession für eine von der Station Veszprém der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kiss-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring-Graz]) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Stadt Veszprém und weiterhin über Szent-István, Vilonya, Berhida, Papkeszi, Kiskovócs, Könyös, Csajág und Balaton-Kajár bis zur Station Lepsény führende, somit die erstgenannte Linie mit der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft und von dort aus über Enying, Mezö-Komárom, Tólkézi, Felsö-Irey, Kónyi, Kolcsa und Szaks in der Station Dombovár mit den Linien Dombovár—Bátta-szék, Dombovár—Szent-Lörincz (Baranyaer Comitat)—Pécs (Fünfkirchen-Üszög-Villány und Budapest-Dombovár-Zákány-Zágráb (Agram)—Finme verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 144 ex 1892, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres;
2. mit Erlass vom 8. December 1893, Z. 91.457, die seinerzeit mit Erlass vom 13. November 1892, Z. 77.880, dem Carl Mezey und Consorten ertheilte Vorconcession für eine von der Donau-Dampfschiffstation Ó-Palanka (Bács-Bodroger Comitat) abzweigende und in die Linie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrád der kgl. Ungarischen Staatsbahnen entweder in deren Station Ö-Kér oder Uj-Verbász-Kula einmündende normalspurige Localbahn (vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 144 ex 1892. Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Aufhebung der in Folge Cholera verfügten Verkehrsbeschränkungen. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die im Interesse der Verhinderung der Verschleppung der Cholera verfügten Verkehrsbeschränkungen mittelst eines an die Leitungen sämmtlicher Locomotivbahnen. Schiffahrt-Unternehmunpen, Post- und Telegraphen-Directionen und Postämter am 27. December v. J. gerichteten Erlasses mit der Motivirung aufgehoben, dass die Cholera erloschen und das ganze Land für seuchenfrei erklärt sei.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Concessionswerbung für den Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe hat die Pläne für eine direct zur Beamtencolonie (nächst dem Ludoviceum auf der äusseren Üllöer Strasse) führende Linie dem Magistrat vorgelegt. Diese Linie würde, von den Schienen in der Volkstheatergasse abzweigend, mit einem Geleise durch die Grosse Fuhrmannsgasse, den Mathiasplatz und Madácbgasse, mit dem zweiten Geleise über den Telekiplatz, durch die Karpfensteingasse bis zum Kalvarienplatz, von hier parallel bis zur Orczystrasse und weiterbin durch die Elnökgasse bis zum neuen Volksgarten führen. Die Leitung kann, da die vorstehend bezeichneten Gassen zumeist macadamisirt sind, nur oberirdisch angeordnet werden.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Auszeichnung des Directors Ferdinand Förster.) Der „Vasuti és közlékédésy közlöny" Nr. 45 vom 23. December 1893 verlautbart, dass Se. Majestät über Vortrag des kgl. ungarischen Ministers am Allerhöchsten Hoflager, zufolge Allerhöchster Entschliessung Wien, ddo. 18. December 1893 dem Director der kgl. Ungar. Staatsbahnen Ferdinand Förster den Orden der Eisernen Krone III. Classe taxfrei zu verleihen geruhte.

— (Aufhebung von Aufnahmsbeschränkungen bezüglich der Güteraufnahme in der Station Finme.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem sich die Situation in den Lagerräumlichkeiten der Station Fiume nunmehr besserte, die am 19. December 1893 erfolgte Aufnahmsbeschränkung solcher, nach Fiume bestimmter Wagenladungsgüter, welche eine Lagerung in gedeckten Rämen erbeischen, am 2. Jänner 1894 aufgehoben wurde, und demnach von dem genannten Tage an derartige Güter für Finme wieder unbeschränkt aufgenommen und expedirt werden.

— (Eröffnung der Station Lédecz der Linie Galantha—Zsolna.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlanthart, dass im Bereiche der Strecke Tepla-Trencsén-Tepla—Zsolna der Linie Galantha—Zsolna (Sillein) mit 1. Jänner 1894 zwischen den Stationen Illava und Bellus eine neue, „Lédecz" genannte Station für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den gesammten Eil- und Frachtgutdienst eröffnet wurde. Die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren (Rindern, Schweinen, Schafen, Pferden etc.) sowie sonstigen Frachten, zu deren Auf- und Abladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind (grössere Maschinen, schwere Wagen, grosse Steinblöcke etc.) kann in dieser Station vorläufig noch nicht erfolgen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ernennung eines General-Directors.) Mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers hat der Verwaltungsrath der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft den bisherigen geschäftsführenden Director Peter Ráth zum General-Director ernannt.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Probeweise Einführung des elektrischen Betriebes.) Die Direction der „Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, d. i. der Linien Szeged—Arad, Mezöhegyes—Kétegyháza, Arad—Gurahoncz und Kétegyháza—Uj-Szent-Anna hat in ihrer am 23. December 1893 abgehaltenen Directionssitzung, vorbehaltlich der höheren Genehmigung, den Beschluss gefasst, auf einen Theil ihrer Linien (voraussichtlich vorläufig auf der Linie Mezöhegyes-Kétegyháza) probeweise den elektrischen Betrieb entweder nach dem System Haag—Schweninger mit Accumulatoren, oder mit in den Waggons angebrachten Kraftübertragungs-Motoren, die den elektrischen Strom von einer über dem Bahnkörper gespannten Leitung erhalten werden, einzuführen. Der ganze Bahnkörper bleibt intakt, die Eisenbahnwaggons werden im zweiten Falle mit Kraftühertragungs-Motoren versehen, die den elektrischen Strom von einer über der Bahn geführten Leitung erbalten. Die Waggons für elektrischen Betrieb stellen den Kontakt mit einer auf dem Dache des Waggons befindlichen federnden, nach oben oval ausgeweiteten Stahlstange her. Unter dieser Leitung können dann auch ungestört die Züge mit Dampflocomotiven verkehren. Wenn sich der Versuch bewährt, und sich namentlich die Betriebskosten nicht erhöhen, soll sodann der ganze Betrieb auf der Arad-Csanáder Eisenbahn mit Benützung der elektrischen Kraft umgestaltet werden. Gleichzeitig wurde der Antrag, betreffend die Verlängerung der Bahn bis zur östlichen Grenze des Arader Comitats, bis Nagyhalmágy angenommen. Die neue Linie wird wegen schwieriger Terrainverhältnisse eine schmalspurige Bergbahn werden. Von den wichtigeren Pussten des Csanáder Comitats werden nach den Hauptstationen der Arad-Szegediner Linie Feldbahn-Zweiglinien errichtet werden. Diese Anträge der Direction werden einer für demnächst einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre diesen zur Genehmigung vorgelegt und zu dieser Sitzung Experte im Elektricitäts-Fache beigezogen werden.

Localbahn Hidegkút-Tamási. (Constituirende Generalversammlung.) Am 18. December 1893 fand in Budapest unter Vorsitz des Markgrafen Eduard Pallavicini die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft „Localbahn Hidegkút-Tamási (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 68 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau berichtete der Vorsitzende, dass die neu constituirte Actiengesellschaft die bereits ausgebaute Linie mit einem Actiencapitale von 862.000 Kronen übernimmt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes erfolgten die Wahlen in den Directions- und Aufsichtsrath. Die Eingangs genannte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 erbaute Localbahn zweigt von der Station Hidegkút-Gyönk der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der königl. Ungarischen Staatsbahnen ab und führt im Bereiche des Comitates Tolna in nordwestlicher Richtung, vorläufig bis Támási, von wo aus deren weitere Fortsetzung zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Veszprém-Lepsény-Dombovár (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 144, Vorconcession Post 3) geplant ist, in welchem Falle die Staatsbahnlinie Budapest—Fiume durch Vermittlung der Linie Hidegkút-Gyönk—Tamási mit der Südbahnlinie Budapest—Pragerhof und weiterhin mit der Staatsbahnlinie Székesfehérvar (Stuhlweissenburg) — Kis - Czell — Szombatbely (Steinamanger)—Gyanafalva (Fehring—Graz) verbunden werden und derart eine neue Transversallinie im südwestlichen rechtsuferseitigen Gebiete Ungarns geschaffen werden wird.

Ausland.

Sachsen. (Kohlenverkehr auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Monate November.) Auf den unter kgl. sächsicher Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen wurden im Monate November gegen den gleichen Monat im Vorjahre an Kohlen befördert: 169.705 (164.988) t Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke, 104.238 (107.545) t Steinkohlen aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke, 34.280 (33.950) t Steinkohlen aus dem Dresdner Bezirke, 32.779 (33.215) t schlesische Steinkohlen, 8318 (5813) t Steinkohlen anderen Ursprunges, 386.624 (369.860) t höhm Braunkohlen, 94.322 (96.163) t altenburgische Braunkohlen und 18.127 (12.298) t Braunkohlen anderen Ursprunges. In Summe wurden sohin 848.393 (823.832) t Kohlen überhaupt oder per Tag durchschnittlich 28.280 (27.461) t befördert.

Schweiz. (Einführung eines neuen Transportreglements der Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen.) Mit dem 1. Jänner, als dem Zeitpunkte des Inkrafttretens des neuen Bundesgesetzes vom 29. März 1893, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, ist an die Stelle des bisherigen Transportreglements der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1876 sammt Nachtrag ein neues Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen getreten. In Folge dessen wurden mit dem 1. Jänner neue Frachtbriefe eingeführt und können die alten Formulare nicht mehr verwendet werden. Frachtbriefe, welche vom Versender geliefert werden, müssen zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Transportreglements den Controlstempel einer schweizerischen Bahnverwaltung tragen.

— (Eröffnung der Drahtseilbahn St. Gallen—Mühlegg.) Der schweizerische Bundesrath hat unter dem 14. December 1893 die Eröffnung des Betriebes der Drahtseilbahn St. Gallen—Mühlegg mit den Stationen St. Gallen und Mühlegg auf den 14. December 1893 gestattet. Dieselbe führt eine Wagenclasse.

— (Verlängerung der für den Simplonübergang angesetzten Baufrist.) In Folge einer Eingabe der Direction der Jura-Simplonbahn empfiehlt der Bundesrath in der Botschaft vom 14. December 1893 der Bundesversammlung folgenden Beschlussentwurf zur Annahme: Die im Art. 6, lit. c der durch Bundesrathsbeschlüsse vom 22. April und 23. Mai 1874 an die Simplonbahn-Gesellschaft übertragenen, in Folge des am 28. Juni 1881 genehmigten Fusionsvertrages an die Gesellschaft der westschweizerischen und der Simplonbahn, und gemäss Bundesbeschluss vom 19. December 1889 auf die Jura-Simplonbahn übergegangenen neuen Concession für die Ligne d'Italie vom 24. September 1873 für den Beginn der Arbeiten bezüglich des Simplonüberganges angesetzte, schon wiederholt, zuletzt durch Bundesbeschluss vom 23. Juni 1892, betreffend Concessionserneuerung und Fristverlängerung für den Simplonübergang, erstreckte Baufrist wird neuerdings und zwar bis zum 31. December 1897 verlängert, in der Meinung, dass, wenn die genannten Arbeiten nicht vor diesem Termin begonnen werden, der Bund und eventuell der Canton Wallis das Recht hat, die Eisenbahn der Ligne d'Italie zurückzukaufen, indem der Gesellschaft der ursprüngliche Ankaufspreis gemäss der Steigerung, und alle für Bauten, Betriebsmaterial und Zugehören gemachten Ausgaben sammt 5%igen Zinsen, jedoch unter Abzug der den Actionären bezahlten Zinsen und Dividenden, vergütet werden.

— (Erneuerung und Uebertragung von Eisenbahnconcessionen.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 14. December 1893 empfiehlt der schweizerische Bundesrath, die durch Bundesbeschlüsse vom 29. April und 23. Juni 1887 an C. Sonderegger und J. U. Deutsch in Appenzell verliehenen Concessionen für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten und eine solche von Appenzell nach Gais unter den in den erwähnten Beschlüssen enthaltenen Bedingungen und unter gleichzeitiger Uebertragung auf C. Sonderegger und Rud. Fastenrath in Herisau in der Meinung zu erneuern, dass die in Art. 5 dieser Concessionen angesetzte und bereits erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen finanziellen und technischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten neuerdings verlängert werde, und zwar für die Linie Appenzell—Altstätten bis zum 29. April 1895, und für die Linie Appenzell—Gais bis zum 23. Juni 1895. Ferner beantragt der Bundesratb, die durch Bundesbeschluss vom 23. Juni 1887 an C. Sonderegger und J. U. Deutsch in Appenzell verliehene Concession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnrad-

bahn) von Appenzell nach Wagenlncke (Säntishahn) auf C. Sonderegger und Rudolf Fastenrath in Herisau zu übertragen und gleichzeitig die in Art. 5 dieser Concession angesetzte, durch Bundesrathsbeschluss vom 26. Juli 1890 erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagcn, sowie der Gesellschaftsstatuten, bis zum 23. Juni 1895 zn verlängern.

— (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ist ab 5. Decemher 1893 bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·0099 Franken festgesetzt worden.

Schiffahrt.

Errichtung einer Schifferschule in Budapest. (Enquête-Verhandlungen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat eine im Handelsministerium abzuhaltende Verhandlung angeordnet, welche Vorschläge über Errichtung einer Schifferschule (Flnss- und Binnensee-Schiffahrt) und eines Lehrcurses für Steuermänner und Lootsen zu erstatten haben wird. Die Deckung der Kosten soll zur Hälfte vom Staate, zu einem Vierttheile von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und zu einem Viertheile vom Landesvereine der Privatschiffer hestritten werden.

Schiffahrt-Unternehmnng der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Theilweise Einstellung der Schiffscurse.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Fahrten ihrer Schiffahrt-Unternehmung zwischen Belgrad nnd Gradistje, sowie zwischen Zimony (Semlin) und Obrenovacz, ferner der gesammte Frachtenverkehr auf der Donau wegen Eisrinnen mit 1. Jänner eingestellt wurden. Zwischen Schahatz und Mitrovicza bleibt der Verkehr bis auf Weiteres im gemischten Dienste aufrecht.

Budapester Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Bau von eisernen Schleppschiffen.) Die Budapester Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist, wie aus Budapest herichtet wird, mit der Herstellung von 24 eisernen Schleppschiffen für Rechnnng der Gesellschaft betraut worden, welche bis zum Beginne der 1894er Getreidecampagne abzuliefern sein werden. Mit Inhegriff von noch 6 auf der Korneuhurger Werfte zu erbauenden Schleppschiffen wird der gesellschaftliche Schiffspark um 30 Schleppschiffe mit einem Tonnengehalte von 19.500 Tonnen vermehrt werden.

Dampffähre zwischen Gombos und Erdöd. (Einstellung des Betriebes wegen Treibeis.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 2. Jänner der Betrieb der die heiden durch die Donau getrennten Betriebsstrecken der Eisenhahn Nagyvárad (Grosswardein) Eszék-Villany verbindenden Dampffähre in Folge Treiheis für unbestimmbare Zeit eingestellt werden musste.

Regulirung der Theisz. (Arbeitsprogramm pro 1894.) Behufs Fortsetznng der einheitlichen Regulirung der Theisz beabsichtigt der Ackerbanminister hener den Betrag von 1,600.000 fl. zu verwenden. Es sind in dem Abschnitte von Tisza-Ujlak bis Tisza-Füred einige kleinere Arheiten, wie keinen Aufschnh duldende Uferschutzbauten, Präventivmassregeln an verschiedenen Stellen etc. in Aussicht genommen, sowie auf der mittleren Theiszstrecke von Tisza-Füred bis Csongrád die Bewerkstelligung jener Arbeiten an den Dinnyéshäter und Kötelker Durchstichen, welche im Trockenen herstellbar sind. Die Durchstiche in diesem Theile des Flusses sind nämlich in solchem Zustande, dass sie selhst heim niedrigsten Wasserstande nicht trocken bleiben; demnach wird die Schiffahrt auf der neuen Theisz bereits überall möglich sein. Ferner sind, wie die hesonders für Szegedin und den unteren Lauf der Theisz wichtige Erweiterung des Vedresházaer Durchschnittes und der Beginn zur Verlegung der Theiszmündung des Franzenscanales nach Ó-Becse in Aussicht genommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Bericht über die Entstehung des § 117 a der technischen Vereinbarnngen über den Ban und die Betriebseinrichtungen der Hanpteisenhahnen, betreffend die Einschränkung der Breitenmaasse langer Wagen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen ist an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 11·09 km lange Strecke Velten-Kremmen der kgl. Eisenhahndirection Berlin, welche am 20. Decemher 1893 dem öffentlichen Verkehre übergehen wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1894. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Innshruck.) In der Liste sind 69 Personen, also um 4 mehr als im Vorjahre, verzeichnet; darunter sind 22 Ingenieure, Geometer und Baumeister, 8 Forstwirthe, 4 Industrielle, 1 Hotelbesitzer, 1 Gemeindebeamter, 5, welche eine Gewerhe hetreiben, die übrigen Landwirthe, Gutshesitzer und Wirthschaftsbesitzer. [Z. 68.289 ex 1893.]

Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 8. Jänner ahgehaltenen Vereins-Versammlung begrüsst der Vorsitzende Civil-Ingenieur E. A. Ziffer aus Anlass des Jahreswechsels in längerer Rede die Versammlung, indem er auf die hisherigen unzureichenden und unbefriedigenden Ergebnisse auf dem Gebiete des Localbahnwesens hinweist. Mit der Aufforderung an die Vereinsmitglieder, sich der thatkräftigsten Förderung der statuarischen Tendenzen zn widmen, vereinigt er den Appell an das Parlament nnd die hohe Regierung in Anhetracht der hohen Wichtigkeit der Bestrebnngen des Vereines dieselben wohlwollend zn unterstützen. In seiner weiteren Ansprache hebt Herr Ziffer den von dem Reichsraths-Ahg. Dr. Hugo Fux gelegentlich der Berathung der Regierungsvorlage über die neuerliche Verlängerung der Wirksamkeit des gegenwärtigen Localbahngesetzes eingenommenen Standpunkt hervor, dessen Tenor hinsichtlich der dnrch die Gesetzgebung zu schaffenden Gestaltung der Localbahnen in Bezug auf grösstmöglichste Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit, sowie der Errichtung einer besonderen Aufsichtsbehörde für das Local- und Strassenbahnwesen, in vollster Uebereinstimmung mit den Anschauungen des Vereines gelegen, dem Vorsitzenden Veranlassung gibt, unter allgemeiner Zustimmung der Versammlung dem genannten Abgeordneten den verhindlichsten Dank auszusprechcn.

Die Thätigkeit der gegenwärtig tagenden Landtage im Hinblicke auf die reichsgesetzliche Regelung des Localhahnwesens in den Kreis seiner Betrachtungen ziehend, erörtert der Vorsitzende die diesbezüglichen Gutachten der steiermärkischen und niederösterreichischen Landesausschüsse, sowie den Bericht des Landtags-Abg. Dr. Weitlof über die Förderung des Eisenhahnwesens niederer Ordnung in Nieder-Oesterreich, dessen Ausführungen sich mit den vom Vereine erstatteten Vorschlägen in den hanptsächlichsten Bestimmungen decken und darin gipfeln, dass das neue Localhahngesetz der Regierung einen bedeutend erweiterten Wirkungskreis einräumen, die Gewährung von, das Budget nicht belastenden Begünstigungen im administrativen Wege und weitgehende Erleichterungen in Bezug auf den Bau nnd Betrieh von Localbahnen enthalten solle. Der Vorsitzende erwähnt ferner den Seitens des Landes-Ausschusses dem jetzt tagenden Landtage in Böhmen erstatteten Bericht über die Unterstützung einzeluer Localhahnen und schliesst mit dem Wnnsche, dass das Jahr 1894 in der Aera des Local- und Strassenbahnwesens als bahnbrechend hezeichnet werden möge.

Hierauf hielt der kaiserl. und Eisenbahn-Central-Inspector Ferdinand Summerecker seinen angekündigten Vortrag: Ueber Hagans Locomotive und verwandte Locomotiv-Systeme.“ Nach einigen einleitenden Bemerkungen über die Entwicklung des Locomotivbaues und der dermaligen Bedeutung des Locomotiv-Motors, erörterte der Vortragende an der Hand von Abhildungen und Skizzen das Wesen der Hagans Locomotive, deren Constructionsverhältnisse nnd praktischen Werth, indem er sodann die mit der genannten Locomotiv-Type verwandten Systeme n. zw.: Engerth, Fink, Meyer, Fairlie, Klose, Johnstone einer Betrachtung unterzog und in seinen Schlussfolgerungen zn dem Resultate gelangte, dass Hagans Locomotive den gesteigerten Anforderungen entspreche, welche man gegenwärtig an Eisenhahn-Betriebs-Motore stellt und selhe auch in solchen Fällen häufig Verwendung finden wird, wo Bahnstrecken zahlreiche und scharfe Krümmnngen enthalten, oder wo verhältnissmässig leichter Oberbau, wie bei Localhahnen, mit leistungsfähigen Locomotiven hefahren werden soll.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1893				December 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	420.598	180.625	204.500	396.723	384.714	115.809	135.925	364.598
Darunter:								
Weizen	63.683	26.050	28.891	60.842	65.950	23.759	28.234	61.475
Roggen	83.396	5.831	13.526	75.701	30.594	13.870	13.659	30.805
Gerste	114.324	50.226	39.337	125.213	55.078	13.466	13.648	54.896
Hafer	63.829	23.814	32.519	55.124	79.215	7.385	17.117	69.483
Mais	21.713	52.843	69.797	4.759	66.947	32.663	39.873	59.737
Hirse	6.136	580	703	6.013	8.351	7 035	5.008	10.378
Bohnen	11.469	3.878	4.053	11.294	20.564	3.754	3.772	20.546
Erbsen	1.128	204	272	1.060	1.347	322	194	1.475
Malz	2.101	147	109	2.139	2.581	—	12	2.569
Raps	15.447	1.579	5.733	11.293	19.789	87	2.793	17.083
Hanfsamen	705	1.041	493	1.253	195	2.119	396	1.918
Wicken	669	1.114	1.155	628	2.108	1.067	866	2.309
Mehl	17.281	5.646	3.499	19.428	2.812	4.596	1.772	5.636
Kleie	2.020	2.276	706	3.590	4.518	1.862	2.451	3.929
	403.901	175.229	200.793	378.337	360.049	111.985	129.795	342.239
Spiritus	881	—	—	881	5.340	—	80	5.260
Zucker	83	—	12	71	3.108	201	666	2.643
Wein	4.818	386	852	4.352	4.496	281	1.322	3.455
Oele und Fette	726	530	350	906	1.689	206	663	1.232
Sonstige Waaren	10.189	4.480	2.493	12.176	10.032	3.136	3.399	9.769
Mittlere Tagesbewegung . .	16.744 Meter-Centner				10.069 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,822.510	1,056.360	1,094.580	3,784,290	3,426.140	674.970	854.350	3,246.760

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	128	16	22	122	111	18	19	110
Versicherungswerth . . fl.	715.410·—	119.600·—	138.510·—	696.500·—	685.030·—	104.180·—	78.300·—	710.910·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	16	3	1	18	22	4	4	22
Versicherungswerth . . fl.	82.000·—	44.100·—	19.200·—	106.900·—	133.350·—	30.400·—	12.900·—	150.850·—
Lombardbetrag . . . . fl.	51.175·—	31.000·—	14.000·—	68.175·—	81.480·05	15.237·50	7.987·50	88.730·05

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat December 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Stand am letzten Decbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	75.434	36.527	30.848	81.113
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	4.012	1.130	627	4.515
Stärke	5.547	420	269	5.698
Wein	10.229	4.116	3.086	11.259
Zucker	5.330	14.360	7.478	12.212
Weizen	14.847	18	140	14.725
Diverse	35.469	16.483	19.248	32.704

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Stand am letzten Decbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	61	3	1	63
Versicherungswerth ö.W. fl.	109.925	10.500	3.000	117.425
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	53.650	—	1.100	52.550

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat December 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Stand am letzten Decbr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	88.303	11.713	19.359	80 657
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	13.935	401	6.827	7.509
Hafer	12.554	9.324	516	21.362
Korn	47.593	—	5.375	42.218
Mais	7.479	1.135	4.501	4.113
Diverse	6.742	853	2.140	5.455

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Decbr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Dnebr. 1893	Stand am letzten Decbr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	12	1	5	8
Versicherungswerth ö.W. fl.	212.830	22.800	56.030	179.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat December 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	442·59	721·31	—	1163·90	4·81	—	—	4·81
Roggen	692·92	439·42	297·13	835·21	292·34	—	—	292·34
Gerste	231·00	172·44	77·84	325·60	1649·23	299·63	402·48	1546·38
Hafer	457·47	313·36	—	770·83	707·10	2814·54	253·47	3268·17
Erbsen	714·72	271·71	190·13	796·30	696·70	95·26	504·29	287·67
Bohnen	169·94	68·48	4·91	233·51	316·31	42·46	—	358·77
Raps	54·30	102·35	3·21	153·44	135·83	59·25	—	195·08
Wicken	—	50·17	—	50·17	—	—	—	—
Hirse	22·03	00·26	—	22·29	300·19	—	199·91	100·28
Leinsaat	103·63	1·04	—	104·67	—	—	—	—
Linsen	—	—	—	—	50·59	—	—	50·59
Leindotter	299·14	3·12	—	302·26	—	—	—	—
Mohn	16·33	85·45	40·80	60·98	49·90	76·11	126·01	—
Diverse	524·80	123·81	100·00	548·61	82·10	201·76	76·15	207·71
Zusammeu	3728·87	2352·92	714·02	5367·17	4285·10	3589·01	1562·31	6311·80
Versicherungswerth ö.W. fl.	31.078	20.775	6.518	45.335	31.751	28.671	14.520	45.902
Spiritus	309·14	—	101·53	207·61	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	1.800	3.765	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	1100	—	—	1100	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1894 gelangen zur Einführung:

1. Der Nachtrag I zu dem vom 1. December 1893 giltigen Tarife Theil III, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österr. Linien] und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits).

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Tarif-Tabelle B.
II. Neuauflage der Abtheilung B des Kilometerzeigers.

2. Der Nachtrag II zu dem vom 15. April 1891 giltigen Tarife Theil III, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der verstaatlichten ungarischen Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staateisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits), enthaltend:

I. Ermässigung der Frachtsätze für Pozsony Fiók p. u. und Aufhebung der Frachtsätze für Mohács und Nemet-Boly.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Tarif-Tabelle B.
III. Neuauflage der Abtheilung B des Kilometerzeigers.

3. Der II. Anhang zu dem ab 1. August 1887 giltigen Nachtrag 8 B zu Tarif-Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband, enthaltend eine Neuauflage der Schnitt-Tarif-Tabelle B des Ausnahmetarifes 14 (Getreide etc.).

Die genannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 10 Hellern = 10 Centimes erhältlich.

Wien, am 9. Jänner 1894. [25]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Aufhebung der directen Billets Carlsbad-London über Herbesthal—Calais und Ostende.

Mit 1. Februar 1894 wird die Ausgabe von directen Fahrkarten im Verkehr zwischen Carlsbad und London über Herbesthal-Calais und Ostende aufgehoben.

Wien, am 5. Jänner 1894. [26]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Im Nachhange zu der im Verordnungs-Blatte vom 23. November 1893, Nr. 134, sub Post Nr. 986, enthaltenen Kundmachung über die Einführung des neuen Tarifes, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1894, wird bekanntgegeben, dass die in diesem Tarife rücksichtlich des Verkehres mit der Station Reichenberg enthaltenen Frachterhöhungen nicht mit 1. Jänner 1894, sondern erst am 15. Februar 1894 in Kraft treten.

Wien, am 11. Jänner 1894. [27]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Halte- und Ladestelle „Wildendürnbach" für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtgut-Verkehr.

Am 15. Jänner 1894 wird die an der Linie Lundenburg—Zellerndorf zwischen den Stationen Neusiedl-Dürnholz und Laa gelegene Halte- und Ladestelle „Wildendürnbach für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtgüter-Verkehr eröffnet.

In „Wildendürnbach" werden die in der Strecke Lundenburg—Zellerndorf verkehrenden gemischten Züge Nr. 623, 616, 625 und 618 zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden je 1 Minute anhalten.

Die Abfahrtszeiten dieser Züge in „Wildendürnbach" sind aus dem affichirten Fahrplan-Plakate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1893 zu entnehmen.

Vom obbezeichneten Tage angefangen können in dieser Halte- und Ladestelle Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, zur Auf- und Abgabe gebracht werden.

Ausserdem können dortselbst Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden.

Das Nähere hierüber ist aus der afichirten Kundmachung, bezw. aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 12. Jänner 1894. [28]

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Cursunterschiedsbeträge.

Vom 1. Februar 1894 an werden die in den Heften 1, 2, 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs, sowie in den Nachträgen I und III der Hefte 1 und 2 dieses Tarifs enthaltenen Cursunterschiedsbeträge unter B von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres im vierfachen Betrage abgezogen.

Wien, am 10. Jänner 1894. [29]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung des vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zum Localtarife (Theil II).

In dem vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhang zum Localtarife (Theil II) sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

a) Die auf Seite 40 unter den fortlaufenden Nummern 100/a, b, c, d, e, f, h, ferner 101, 102 und 103 enthaltenen Frachtsätze haben in umgekehrter Richtung Geltung.

b) Der auf Seite 11 unter der fortlaufenden Nummer 21 in der Relation Sziszek—Leoben S.B. sub b) angeführte Frachtsatz von 55 Hellern pro 100 kg hat richtig **155** Heller pro 100 kg zu heissen.

Wien, am 8. Jänner 1894. [30]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ermässigte Frachtsätze für Futtermittel und Streustoffe.

Vom 15. Jänner bis Ende April 1894 kommen im Verkehre der Stationen Voitersreuth, Franzensbad und Eger untereinander für die Beförderung von:

a) Futtermittel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl;

b) Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, sowie Düngemittel der Position D 15 der Güter-Classification des Tariftheiles I für die Oesterreichischen Bahnen vom 1. Jänner 1893 folgende Einheiten

zu a, 0·10 }
„ b, 0·13 } Kreuzer für 1 km und 100 kg.

mit einem Mindestsatze von 4 Gulden für den Wagen und Frachtbrief zur Anwendung.

Die Bedingungen, unter welchen diese Einheitssätze angewendet werden, sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Dresden, am 10. Jänner 1894. [31]

Sonstige Nachrichten.

Deutsches Reich. (Begünstigung für Heu und Stroh.) Die auf den Preussischen Staatsbahnen und im Wechselverkehr derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 ab bis auf Weiteres wieder eingeführte Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, findet gleichfalls vom 1. Jänner 1894 ab von Neuem Anwendung:

1. im Binnenverkehr
a) der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn,
b) des Deutsch-Nordischen Lloyds,
c) der Mecklenburgischen Südbahn,
d) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;
2. im directen Verkehre der unter 1a)—c) genannten Bahnen mit den Preussischen Staatsbahnen, sowie
3. im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Bromberg-Sächsischer Verband. (Ermässigung für Eisen und Stahl.) Mit dem 1. Jänner 1894 trat der Nachtrag VI zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II für den Platz- und Ausfuhrverkehr von den sächsischen Eisenversandtstationen nach den Stationen Alt-Damm, den Danziger Bahnhöfen, Elbing, Insterburg, Königsberg i. Pr., Ost-, Quai- und Lizenthahnhof, Memel, Neufahrwasser und Stargard i. Pm. des diesseitigen Bezirkes.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Aufhebung von Eisentarifen.) Mit dem 1. April 1894 werden die im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg—Hannover bestehenden Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifes I und II nach Alexandrowo transit und Wirballen und für Eisen etc. des Specialtarifes II nach Eydtkuhnen, ferner die im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg—Breslau für Eisen etc. des Specialtarifes I nnd II nach Eydtkuhnen loco und transit bestehenden Ausnahmetarife, mit Rücksicht auf die in den besonders herausgegebenen Transittarifen nach Alexandrowo und Eydtkuhnen enthaltenen niedrigeren Eisen-Ausnahmesätze, aufgehoben.

Regulirung der Donau in Niederösterreich.

Die Donauregulirungs-Commission in Wien hat die Donauregulirungs-Arbeiten in Niederösterreich für die Zeit vom 1. April 1894 bis 31. December 1901 zur allgemeinen Offertverhandlung ausgeschrieben.

Die voraussichtlich zur Verhauung gelangende Maximalsumme beträgt 7,360.000 fl., eventuell 8,560.000 fl., und sind die schriftlichen Offerte bis **15. Februar 1894,** 12 Uhr Mittags, bei der Donauregulirungs-Commission in Wien, I., Wallnerstrasse Nr. 15, einzureichen.

Ebendaselbst kann das Bedingnissheft vom 16. Jänner 1894 an eingesehen werden.

Die Donauregulirungs-Commission.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Nachdem die in der „Wiener Zeitung" vom 29. October 1893, Nr. 249, verlautbarte Offert-Ausschreibung auf die unten angeführten Materialien resultatlos war, schreiben wir hiemit für die Lieferung der unten angeführten Materialien pro 1894 eine neuerliche Offertverhandlung aus.

Diese Materialien sind folgende:

Kupferstangen und Platten.

3000 kg Kupferstangen, runde, 27—35 mm stark;
3000 kg Kupferstangen, viereckige 50 mm stark;
800 kg Kupferplatten für Feuerkasten, diverser Maasse;
1000 kg Kupferblech für Feuerkasten, diverser Masse;
150 kg Messingblecb, diverser Maasse;
2500 kg Zinkblech, 5 mm stark, 255 mm breit, 1000 mm lang.

Röhren.

2000 kg Kupferröhren, diverser Maasse;
Kupferstutzen, 170 mm lang, 54/46 Durchmesser;
Kupferstutzen, 130 mm lang, 41/36 Durchmesser.

Drähte.

250 kg Kupferdraht, diverser Maasse;
100 kg Messingdraht, diverser Maasse;
50 St. Anschütz'sche Schmierwaaren-Einsätze.

Die auf diese Materialien bezughabenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 270/10 AII"

bis spätestens 15. Februar 1894, 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeriagasse Nr. 11) franco einzureichen.

Die auf diese Lieferung bezughabenden sonstigen Bedingungen wurden schon in der „Wiener Zeitung vom 29. October 1893, Nr. 249, veröffentlicht und bleiben unverändert in Kraft.

Die Offerenten bleiben bis 15. März 1894 im Worte.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa längstens bis zum 14. Februar 1894 als Vadium 5pCt. des Werthes der offerirten Material-Quantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welche letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescours bewerthet werden.

Budapest, am 31. December 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnnng, welche auf Grnnd eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Publications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Portlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
149	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Glas und Glaswaaren der Positionen G—14, 20, 21 und 22 der Güterclassification des Tariftheiles I, vom 1. Jänner 1893 1. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wall.-Meseritsch transito Krasna Wsetin Krasna Wsetin Krasna	Olmütz Olmütz Oderberg Oderberg Oderberg Oderberg	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis znr Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	kr. 21·7 21·7 41·0 28·7 28·7 51·7 39·3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Anfnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Docnmente werden nicht wieder zurückgestellt	
150	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaswaaren der Position G—21 der Güterclassification des Tariftheiles I, vom 1. Jänner 1893 2. Glas und Glaswaaren der Positionen G—14, 20 u. 22 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Krasna	Oderberg	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 43·9 35·7	kr. 32·3 30·7	kr. 11·6 5·0	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Anfnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglanbigte Duplicat-Frachtbriefe, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Docnmente werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolge, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
151	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pottasche und Soda	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	13·5	12·2	1·3	Im Kartirungswege		
					Wsetin				23·8	18·6	5·2			
			Glaubersalz		Wsetin				28·9	18·6	10·3			
			Kalksteinmehl	Jablunka	Weisskirchen (Localbahn)				20·4	13·2	7·2			
			Kalk, gebrannter	Czernotin-Keltsch	Krasna				11·1	10·0	1·1			
					Jablunka				18·0	16·4	1·6			
					Waetin				20·8	18·9	1·9			
			Thonerde und Sand	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna				13·5	9·7	3·8			
					Wsetin				23·2	14·5	8·7			
			Thonerde		Jablunka				20·4	12·9	7·5			
			Chamotteziegel		Krasna				13·5	12·2	1·3			
					Waetin				23·2	18·6	4·6			
			Kalk, Kies-, Quarz-, Schotter- u. Bruchsteine, dann rohe Steine		Krasna				13·5	8·7	4·8			
					Jablunka				20·1	13·3	6·8			
					Wsetin				22·9	14·5	8·4			
			Kalk-, Feld- und Flussspath		Krasna				13·5	12·2	1·3			
					Jablunka				20·4	16·8	3·6			
					Wsetin				23·2	19·1	4·1			
			Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Hrachowetz	Krasna loco				6·7	3·5	3·2			
					Jablunka				12·0	8·5	3·5			
					Wsetin				14·8	11·7	3·1			
152	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre	Gaya	Trzynietz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Partei	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894			78·1 kr.		Im Kartirungswege		
153	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Der im Tarif Theil II — Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes im Ausnahmetarif 3 b für den Transport von Eisen und Stahl, sowie von Eisen- und Stahlwaaren bei Aufgabe von 1000 kg enthaltene Frachtsatz von 110·6 kr. pro 100 kg wird auch bei Aufgabe von beliebigen Mengen angewendet.											

Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
154	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Position E 8 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	M.-Ostrau	Zenica	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten normalspurigen Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen vom 1. Jänner 1894 im Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahn-Verkehre	300 Heller	294 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
155	K.F.N.B.	Betheiligten Verwaltungen	Der im Verordnungsblatte Nr. 147 ex 1893, sub fortlauf. Nr. 2828 (siehe auch Berichtigung im Verordnungsblatte Nr. 2 ex 1894) für Roheisen von Mähr.-Ostrau nach Karáneebes publicirte Frachtsatz von 113·7 kr. pro 100 kg wird unter den hezüglichen Bedingungen und Modalitäten auf Eisen und Stahl der Position E 8 der Güterclassificatiou dee Tarifes Theil I vom 1. Jäuner 1893 überhaupt ausgedehut.											
156	Oester. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken (znm Hochofenbetriebe) des Ausnahmetarifes Nr. 39 A	Althütten Pürglitz	Friedrichshütte	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 39 A bestehenden Bestimmungen	Vom 15. Jänner 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Ostdeutsch - Oesterr. Verband. Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark 1.20 1.23		Im Kartirungswege		
157	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Cokes	Wenceslausgrube, Rubengrube, Nenrode, Möhlen	Allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen über Gaisbach Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k. k. St.B. mit Ansnahme der Station Přibram und aller jener Stationen, welche im Tarife vom 1. November 1892 den Conrskürzungsbuchstaben B tragen (siehe Vorbemerkung 8 des Tarifnachtrages I)	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen mit der Kopfvorschrift: „über Mittelsteine-Tinischt-Königgrätz-Kolin-Prag St.E.G." aufgeliefert werden	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Niederschlesische Kohlen etc. Tarif nach den westlichen Linien der k. k. St.B. etc. vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	17·0 Kreuzer ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1895 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die in Betracht kommenden Frachtsätze des citirten Tarifes ermässigen, so verringert sich der zugestandene Nachlass in gleichem Ausmasse
158	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlags-Tarif für West-Oesterreich vom 1. Juni 1893.** (Druckfehler-Berichtigung.) In dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Nachtrage I zum Elbeumschlagstarife für West-Oesterreich sind auf Seite 4 in dem Ausnahmetarife 14 (Wolle) bei der Station Krsinburg (k. k. St.B.) 10 Pf. Schlepphahugebühr zuzusetzen.											

Vom 15. Jänner 1894 ab werden alle Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39 G für Schlacken etc. zum Hochofenbetrisbe ab Althütten um Mark 0·02, ab Pürglitz um Mark 0·03 pro 100 kg ermässigt.

Fortlaufende Nr.	159	160	161				162		163
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft				Südbahn-Gesellschaft		Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und in der Namen	Steiermärk. Landes-Ausschuss		Kgl. ung. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd						
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Manerziegel	Weinstein	Möbel: aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt		Möbel: aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt		Grubenholz		Eisenbahn-Bauinventar-Gegenstände
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	An-Seewiesen	Görz	Turócz-Szent-Márton	Ungvár	Turócz-Szent-Márton	Ungvár	Gosdorf	Weitersfeld	Laibach S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Aflenz	Wien-Matzleinsdorf	Ueber Triest seewärts nach: Constantinopel und Dedeagatsch		Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch		Spielfeld transit		Wien Matzleinsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Aufgabe von mindestens 300 Tonnen**	In jedem Gewicht	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ung. Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export ans Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Anfgabe in Quantitäten unter 5000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) " " 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendet. Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen		Sendungen müssen vom Ban der Unter-Krainer Bahn herrühren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendet. Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Bis Ende Juni 1894	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1894				Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894		Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Oesterr.-Ung. Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export ans Ungarn vom 1. Jänner 1892				Localtarif		Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	10 h.	528 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht				Variabel	16 / 12	Variabel
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		456 Heller	a) 4·42 b) 3·49 c) 2·51	a) 4·35 b) 3·44 c) 2·50	a) 3·85 b) 2·94 c) 2·00	a) 3·99 b) 2·99 c) 2·01	150 Heller	14 / 8	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	25 pCt.	72 Heller	Verschieden				Variabel	2 / 4	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege				Im Kartirungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längsteus bis Ende Juli 1894 in Vorlage gebracht werden müssen								
Besondere Bemerkungen									

Heller

Ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ung. Transportsteuer

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
164	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		K a r t o f f e l	Den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, sub Abschnitt A enthaltenen Stationen	Den in das die politischen Bezirke: Brzozów, Sanok, Lisko, Jaroslau, Przemyśl, Mościska, Dobromil, Jaworów, Gródek, Rudki, Sambor, Turka, Staremiasto, Cieszanów, Rawa ruska, Zólkiew, Lemberg, Drohobycz, Stryj, Zydaczów, Sokal, Kamionka strumilowa, Brody, Złoczow, Przemyślany, Bóbrka, Rohatyn, Dolina, Kalusz, Nadworna, Bohorodczany, Stanislau, Brzeżany, Podhajce, Buczacz, Tlumacz, Kolomea und Kosów umfassende galizische Nothstandsgebiet fallenden Stationen des nebenstehend bezeichneten Tarif-Abschnittes	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Gemeindeämtern oder Gutsgebiets-Vorstehern der vorbenannten politischen Bezirke auf Grund von durch dieselben nach dem unten angefügten Formulare ausgefertigten und seitens der zuständigen k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzetteln, welche je über kein grösseres Gesammtquantum als höchstens eine Wagenladung lauten dürfen und alle darin geforderten Daten genauestens angegeben zu enthalten haben, bezogen werden, und mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, welche in Uebereinstimmung mit den correspondirenden Cumulativ-Bestellzetteln an das betreffende Gemeindeamt, bezw. den Gutsgebiets-Vorsteher als Empfänger lauten. Jedem Frachtbriefe ist bei Aufgabe der Sendung der darauf Bezug habende Cumulativ-Bestellzettel anzuheften. Die Beladung, bezw. Entladung dieser Sendungen hat auf Kosten der betreffenden Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1894	L o c a l t a r i f A u s n a h m e t a r i f I	A u s n a h m e t a r i f II V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

Formulare.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt / Der gefertigte Gutsgebiets-Vorsteher in . . . . . bestellt

in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen . . . . . des Gutsgebietes . . . . .

hezw. der nachbenannten Pächter auf diesem Gutsgebiete folgende Quantitäten Kartoffel:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen, bezw. Gutspächtere	Kartoffel-Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen		

Vorheziffertes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes / Gutsgebiets-Vorstehers nach der Station . . . . . zur Aufgahe gelangen.

Die Beladnug, hezw. Entladnug des verwendeten Eisenhahnwagens wird auf Kosten der betreffenden Absender, hezw. Empfänger bewirkt.

Das gefertigte Gemeindeamt / Der gefertigte Gntsgehiete-Vorsteher verpflichtet sich hiemit gleichzeitig das hezogene Kartoffel-Quantum nur an die ohgenannten Gemeindeangehörigen / Gutspächter und nur zum eigenen Gehrauche derselben ahzugehen.

Gemeindeamt . . . . . / Gutsgehiet . . . . . am . . . . . 1894.

(L. S.)

Unterschrift.

Die unterzeichnete k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das oben ausgewiesene Kartoffelquantum zum eigenen Gehrauche der aufgeführten Gemeindeangehörigen / Gntspächter bestimmt und dem wirklichen Bedarfe derselben angemessen ist, daher die hiefür seitens der k. k. General-Directiou der österr. Staatshahnen hewilligte Frachtbegünstigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . am . . . . . 1894.

(L. S.)

Der k. k. Bezirkshauptmann:

Unterschrift.

Fortlaufende Nr.	165	166	167	168
Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
und im Namen der				Mähr.-schles. Centralbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E 7, des Tarif-Theiles I des Süd-Nordösterr.-Ungar. Gütertarifes (General-Gütertarif, I. Band, 2. Abtheilung, Tarif Nr. 34 A, Seite 1121)	Tabak und Tabakfabrikate	Regiegüter der Mähr.-schlesischen Centralbahn und zwar: 1. für gewöhnliche Eilgüter, 2. für Stückgüter als Frachtgut, 3. für Güter in vollen Wagenladungen als Frachtgut, 4. neus Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend als Frachtgut	Kalkasche und Dungkalk / Oberschlesische Kohle
für die Transportstrecke: von	P i l s e n	Iglau-Stadt	Friedland a. d. Mohra / Römerstadt / Stohl-Karlsdorf / Freiteunu / Karlsthal / Kunau / Würbenthal (oder vice versa)	Olmütz / Jägerndorf / Jägerndorf
für die Transportstrecke: nach	P o l a	Pilgram	Kriegsdorf / Erbersdorf (oder vice versa)	Friedland a. M. Stohl-Karlsdorf Römerstadt / Friedland a. M. Stohl-Karlsdorf Römerstadt / Kunau
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg pro Frachtbrief nud Wageu	In jedem Gewichte	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen und Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die Mähr.-schles. Centralbahn odsr eine ihrer Dienstesstellen als Absender und Empfänger erschsint	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung hiefür
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längsteus bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weitsres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Süd-Nordösterreicbisch-ungarischer Tarif. Giltig vom 1. Jänuer 1892	Localtarif	L o c a l t a r i	Tarif für den Mähr.-schles. Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893
Frachtsatz per 100 kg	150 kr.	31 kr.		19·9 / 20·6 / 22·0 — 12·6 / 13·4 / 14·8 — 7·8 (Kreuzer)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	133 kr.	30 kr.	1.) 11·0 / 2.) 3·2 / 3.) 2·8 / 4.) 2·8 — 1.) 20·0 / 2.) 5·0 / 3.) 4·0 / 4.) 4·0 — 1.) 14·0 / 2.) 3·8 / 3.) 3·2 / 4.) 3·2 — 1.) 16·0 / 2.) 4·2 / 3.) 3·4 / 4.) 3·4 — 1.) 23·0 / 2.) 5·6 / 3.) 4·3 / 4.) 4·3 — 1.) 10·0 / 2.) 3·0 / 3.) 2·7 / 4.) 2·7 — 1.) 27·0 / 2.) 6·4 / 3.) 4·9 / 4.) 4·9 (kr.)	14·7 / 15·4 / 16·7 — 8·1 / 8·8 / 10·1 — 5·3 (Kreuzer)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	17 kr.	1 kr.		5·2 / 5·2 / 5·3 — 4·5 / 4·6 / 4·7 — 2·5 (Kreuzer)
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartiruugswege	Im Rückvergütnngswegs
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, event. Frachtbrief - Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungeu				

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen: Mährisch-schlesischen Centralbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer				
169	Schiefer	Friedland a. d. Mohra	Ziegel	Gross-Wisternitz	Friedland a. d. Mohra	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife		18·4	14·2	4·2	Im Kartirungswege		
			Basaltsteine	Freudenthal	Würbenthal					11·3	7·1	4·2			
			Lohe der Pos. B—33 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Stohl-Karlsdorf	Olmütz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				23·9	22·5	1·4			
			Holz des Specialtarifes 2 in vollen Wagenladungen	Karlsthal	Ziegenhals					20·6	17·6	3·0			
				Würbenthal						21·6	18·6	3·0			
			Holz der Pos. II—20, Punkt 8, des Tarifes Theil I (Schleifholz) in vollen Wagenladungen	Karlsthal	Wien (Nordbahnhof)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893		63·5	53·4	10·1			
				Würbenthal						61·1	55·7	5·4			
			Bezahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Friedland a. d. Mohra	Deutsch-Liebau			Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893		28·7	26·3	2·4			
					Mähr.-Schönberg					31·7	29·3	2·4			
					Grulich					40·1	33·6	6·5			

Fortlaufende Nr.	170	171	172	173	174
Die Publication erfolgt von der Verwaltung und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Böhm. Nordbahn			Betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für die Transportstrecke: von	Spiritus: Sudoměřic; Wotic-Bezdahow; Wotic; Bietric; Benneschau; Čerčan-Pišely	Kohle	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten (auch Kleie)	Baumwollwaaren, gemeine, als: Barchent, roh, auch gefärbt, Battist, Calicot, Calmuk, roh, auch bedruckt, Chaly, Croisé, Gradl, Monsseline, Drucknessel (Nessel), Molinos, Cottone (Kattune), Köper, Shirtings, alle diese Artikel ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung	Brennholz
für die Transportstrecke: nach	Jungbunzlau	Inzersdorf (Abzweigung des Industriegeleises)	Den im Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892, enthaltenen deutschen Stationen	Heidenheim (Station der kgl. württemberg. Staatsbahnen)	Bojkowitz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien K.F.N.B. oder St.E.G.
und giltig in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1894	Vom 15. Jänner 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Tarif für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer ö. W.)	66·5 / 58·5 / 58·5 / 56·5 / 56·5 / 53·5	47 kr.	Verschieden		Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1890
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	50·9 / 45·3 / 45·3 / 43·3 / 43·3 / 40·3	45 kr.	Verschieden	Mark 8·06	41·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	15·6 / 13·2 / 13·2 / 13·2 / 13·2 / 13·2	2 kr.	7·8 kr.		37·9 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	3·6 kr.
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Mai 1894 vorzulegen sind		Im Kartirungswege
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
175	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Corekvic-böhm.-Hruschau	Trautenau Aruau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 42·9 44·9		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
176	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	a) Borke (Rinden), nicht verkleinert oder nicht gemahlen; b) Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke), unverpackt oder in Säcken verpackt	Ung.-Brod	Adlerkosteletz Hohenbruck Neuhidschow	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 61·0 / 60·6 / 74·2 b) 67·0 / 66·6 / 80·2		Im Kartirungswege		Das Aufladen haben die Parteien zu besorgen
177	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k.k.St.B. und Oe.N.W.B.	Ziegel, feuerfeste	Segen-Gottes	Salzburg Wörgl Söll-Leukenthal	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen via Okfischko—Iglau	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 75·4 94·4 94·4		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
178	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Zwanzig achträdrige Locomotiven, nebst sechsrädrigen Tendern auf eigenen Rädern laufend, sowie dazugehörige, separat auf Wagen verladene, definitive Achsen	Wien (Staatsbahnhof)	Granica transit (mit der Bestimmung für die Kjäzan-Uralsker Eisenbahn	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit für Granica (Iwangoroder-Bahnhof) lautenden Frachtbriefen via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	87 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Wien (Staatsbahnhof) loco zur Aufgabe gebracht werden
179	Südbahn-Gesellschaft	.	Traganthgummi	Triest S.B. Triest-Freihafen S.B. Fiume	Wien-Matzleinsdorf	Bei Aufgabe von Quantitäten unter 5000 kg	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarif vom 1. April 1893	710 Heller	392 Heller	318 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Der im Verordnunge-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 147 vom 28. December 1893 sub fortlaufender Nr. 2805 für mineralische Kohle und Coaks ab sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau nach Görz publicirte zugestandene Frachtsatz (Rubrik 11) soll statt 178 Heller **richtig 174 Heller,** und sohin auch der Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Rubrik 12) statt 73 Heller **richtig 77 Heller** heissen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

I. Locomotiven und Tender.

5 Stück zweifach gekuppelte Verbund-Schnellzugs-Locomotiven mit Truckgestellen, Serie 6,
5 „ dreiachsige Tender, Serie 56,
1 Reserve-Rädergarnitur für Locomotiven. Serie 6.

II. Personenwagen der Localzugstype.

6 Stück I/II. Classe, Serie A B^{i}, ohne Bremse,
28 „ III. „ „ C^{i}, mit Spindelbremse,
29 „ III. „ „ C^{i}, ohne Bremse.

III. Dienstwagen.

3 Stück Postwagen, Serie F, ohne Bremse,
3 „ Post-Conducteurwagen, Serie F. K, ohne Bremse mit 8·5 m langem Untergestelle,
6 „ Conducteur- und Gepäckswagen, Serie D^{e}, mit Spindelbremse.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven nnd Tender sind für Dampfheizung und Vacuumbremse einzurichten und mit Geschwindigkeitsmesser auszurüsten; letztere Apparate werden dem Ersteher der Locomotivlieferung franco Fabrik übergeben.

Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) darf nur I^{a} steierisches Schweisseisen zur Verwendung kommen.

Sämmtliche Wagen sind mit Speichenrädern oder mit gewalzten oder geschweissten oder überpressten Scheiben mit anfgezogenen Radreifen zu liefern.

Alle Wagen sind für Dampfheizung und mit elektrischem Intercommunications-Signal (System Rayl) einzurichten. — Die Wagen mit Spindelbremse sind mit Vacuumbremse, die Wagen ohne Bremse mit Vacuumleitung zu versehen.

Alle Wagen mit Ausnahme der Conducteur- und Gepäckswagen sind für Oelgas- und für Oelbeleuchtung auszurüsten. Die Conducteur- und Gepäckswagen erhalten nur Lampen für Oelbeleuchtung. Für die Oelbeleuchtung sind Lampeneinsätze resp. Lampen nach System Lafaurie-Potel zu liefern.

Sämmtliche Wagen erhalten Aborte mit Wasserspülung. Sämmtliche Wagen sind längstens bis 31. Mai 1894 zu liefern. Für die Locomotiven und Tender ist im Offerte der kürzeste Liefertermin anzugeben.

Für die obgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“ bezw. „von Tender“, „Personenwagen“ oder „Dienstwagen“ **bis zum 22. Jänner 1894,** Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnitur, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge und der Reserven per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzngeben.

Für die Locomotiven nnd für die Tender ist der Preis einschliesslich der completen Ausrüstung und für alle Gattnngen Fahrbetriebsmittel einschliesslich der Räderpaare anzugeben. Für die Postwagen, Serie F, ist der Preis sowohl für die Ausführung nach der zweiachsigen, als auch nach der dreiachsigen Type zu stellen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Lieferanten für die Theillieferungen oder die ganze Partie in dem Offerte dentlich anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse nnd Zeichnungen eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten nnd vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein.

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben, und für Kesselbleche anzuführen und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende März 1894 im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzngeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadensanspruch, die Bestellung als ungiltig zn betrachten, sobald der von der k. k. Regierung im österr. Abgeordnetenhause eingebrachte Staatsvoranschlag pro 1894, bezw. die in demselben für die Beschaffung von Locomotiven, Tendern, Personen- und Dienstwagen präliminirten Beträge die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten sollten.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschlnss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Cantion nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten nnd der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 28. December 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 16. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 26. December 1893*), betreffend den Bau der Eisenbahn Halicz—Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigung nach Brzezany und Podhajce.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine von der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn abzweigende Eisenbahn von Halicz über Podwysokie, Potutory und Kozowa nach Ostrów zum Anschlusse an die Linie Kopyczyncze—Tarnopol der den Gegenstand des Gesetzes vom 8. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 60, bildenden ostgalizischen Localbahnen, nebst Abzweigungen von Potutory nach Brzezany einerseits und nach Podhajce andererseits mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 10,100.000 fl., welcher zugleich als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Die Ausführung der Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von 1,000.000 fl. zu den Kosten der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn-Linien geleistet wird.

Artikel III.

Der Bau der als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) ist im Jahre 1894, jener der Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce, welche als normalspurige Localbahnen auszuführen sind, sind im Jahre 1895 in Angriff zu nehmen und längstens binnen zwei Jahren, vom Baubeginne an gerechnet, zu vollenden.

Artikel IV.

Zum Zwecke der Bestreitung des auf das Jahr 1894 entfallenden Theiles der Baukosten wird der Regierung für das gedachte Jahr ein Specialcredit von 3,500.000 fl. bewilligt.

Die Beschaffung der Geldmittel für die aus dem oben bewilligten Credite zu bestreitenden Ausgaben, sowie die Bedeckung der zur Bestreitung der Baukosten weiters erforderlichen Beträge, welche jeweilig im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sein werden, hat durch eine specielle Credit-Operation zu erfolgen, über welche ein besonderes Gesetz bestimmen wird.

Artikel V.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Eisenbahnen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

*) Enthalten in dem am 10. Jänner 1894 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 10.

Artikel VI.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahn-Linien sind vom Staate in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Lichtenegg, am 26. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Gesetz vom 27. December 1893 *), betreffend die Erwerbung der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachstehende von den Ministerien des Handels und der Finanzen mit dem Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen zu Wien am 26. Juni 1893 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat wird genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, die Verzinsung und Tilgung des nach § 4 des obigen Uebereinkommens von der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 2,500.000 fl. oder 5,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, welches ab 1. Jänner 1894 ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug mit vier Procent jährlich zu verzinsen und längstens bis zum Ablaufe der Concessions-Dauer der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, das ist bis zum 4. Juni 1973, zurückzuzahlen ist, auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Artikel III.

Für das im Artikel I angeführte Uebereinkommen, sowie für die durch dasselbe veranlassten Vermögens-Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Desgleichen wird für die Ausgabe und bücherliche Eintragung des zufolge § 4 dieses Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritäts-Anlehens von 2,500.000 fl. ö. W. oder 5,000.000 Kronen, ferner für die aus diesem Anlasse errichteten Acte und Urkunden, einschliesslich der Pfandbestellungs-Urkunde, die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieses Anlehens die Befreiung von der für dieselben zu entrichtenden Einkommensteuer und von den Coupon-Stempelgebühren eingeräumt.

Artikel IV.

Die Verwendung der nach § 6 des obigen Uebereinkommens in das Eigenthum des Aerars übergehenden Prioritäts-Obligationen zu den daselbst bezeichneten Investitions-Zwecken ist auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen, wobei der in den Staatsvoranschlag des betreffenden Jahres als ausserordentliche Einnahme einzustellende Erlös der zu begebenden Obligationen als Bedeckung zu dienen hat.

Für das Jahr 1894 wird der Regierung zur Bestreitung der durch den Anschluss an das russische Eisenbahnnetz bei Nowosielitza erwachsenden Kosten, einschliesslich jener für Erweiterung und Umgestaltung der dort bestehenden Station zu einem Grenzbahnhofe, ein Specialcredit von 400.000 fl. bewilligt, dessen Bedeckung in der vorhin bezeichneten Weise stattzufinden hat.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Localbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VI.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 27. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

*) Enthalten in dem am 10. Jänner 1894 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 9.

Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 26. Juni 1893 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen andererseits, betreffend den Ankauf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen überträgt an den Staat und dieser übernimmt vom 1. Jänner 1894 angefangen das Eigenthum der im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Czernowitz eingetragenen, den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 5. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 114, bildenden Localbahn von Czernowitz (Zuczka) über Sadagóra und Bojan nach Nowosielitza einschliesslich der der Gesellschaft gehörigen Geleise und sonstigen Anlagen in der Anschlussstation Zuczka, dann des gesammten zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahn dienenden festen und beweglichen Materials, ferner mit Einschluss der Inventarstücke, dann des aus dem Anlagecapitale dieser Bahn gebildeten Reservefondes, endlich der in der Station Nowosielitza bis Ende 1892 hergestellten Erweiterungsbauten, sowie der von der Gesellschaft erworbenen, zunächst der Station Nowosielitza gelegenen Realität (Bediensteten-Gebäude), bestehend aus Haus Nr. 117, Bauparcelle 145 und Grundparcelle 485, laut Grunduchseinlage Z. 143 der Katastral-Gemeinde Nowosielitza, Grundbuchsamt Sadagóra.

§ 2.

Der Staat tritt mit 1. Jänner 1894 in den Genuss der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza und ihrer Erträgnisse. Die bis 31. December 1893 erzielten Erträgnisse der vorbezeichneten Localbahn verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Betriebe der Localbahn bis zu dem obigen Zeitpunkte erwachsenen Passiven, Verpflichtungen, Auslagen und Lasten allein aufzukommen hat.

Dem Staate bleibt vorbehalten, in die in Absicht auf die Betriebsführung der Localbahn von der Gesellschaft der Bukowinaer Localbahnen abgeschlossenen Verträge als Rechtsnachfolger der Gesellschaft einzutreten, soweit derselbe die Fortführung dieser Verträge im Interesse der künftigen staatlichen Betriebsführung gelegen erachtet.

§ 3.

Die Gesellschaft ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne Zustimmung der k. k. Staatsverwaltung Bestandtheile der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza oder ihres Zugehörs zu veräussern oder zu verpfänden oder bezüglich des Bestandes und Betriebes dieser Localbahn neue Verpflichtungen einzugehen, deren Wirksamkeit sich über den 31. December 1893 erstrecken soll.

Abgänge, welche sich in Folge der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung etwa ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 4.

Die Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen verpflichtet sich, ein ob der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza bücherlich sicherzustellendes Prioritäts-Anlehen im Nominalbetrage von 2,500.000 fl. ö. W. oder 5,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, eingeführten Währung aufzunehmen.

Dieses Prioritäts-Anlehen ist vom 1. Jänner 1894 angefangen ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug mit vier Procent zu verzinsen und längstens bis zum Ablaufe der Concessions-Dauer der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, das ist bis zum 4. Juni 1973, zurückzuzahlen.

Formulare und Tilgungsplan der Obligationen dieses Prioritäts-Anlehens unterliegen der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

Die Verzinsung und Tilgung dieses Prioritäts-Anlehens wird vom Staate, vom 1. Jänner 1894 angefangen, zur Selbstzahlung übernommen. Die Kosten dieser Prioritäten-Emission sind der Gesellschaft vom Staate in dem vom letzteren zu prüfenden und anzuerkennenden Betrage zu vergüten.

§ 5.

Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthums-Uebertragung erhält die Gesellschaft einen solchen Nominalbetrag in Obligationen des nach § 4 neu aufzunehmenden Prioritäts-Anlehens, welcher unter Zugrundelegung des von der k. k. Regierung genehmigten Begebungscurses zur Beschaffung eines Capitalbetrages von 1,790.000 fl. erforderlich ist.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorgedachten Prioritäts-Obligationen nur mit Zustimmung der k. k. Staatsverwaltung und unter den von der letzteren zu genehmigenden Modalitäten zu veräussern und den Erlös mit Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung zur Bezahlung schwebender Schulden, beziehungsweise zur Fundirung von im Wege schwebender Schulden bedeckter Auslagen für Erweiterung des gesellschaftlichen Unternehmens und sonstiger Investitionen, sowie zur Bedeckung künftig nothwendig werdender Investitions-Auslagen bezüglich der im Besitze der Gesellschaft verbleibenden Bahnen zu verwenden.

§ 6.

Der Restbetrag der Obligationen des im § 4 bezeichneten Prioritäts-Anlehens wird der k. k. Staatsverwaltung zu Investitions-Zwecken, insbesondere zur Bedeckung der Kosten für die in Folge des Anschlusses an das russische Bahnnetz nothwendig werdenden Anlagen in der Station Nowosielitza in das freie Eigenthum übergeben.

§ 7.

Sämmtliche noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesellschaftliche Archiv sind, soweit diese Behelfe sich auf die Localbahn Czernowitz-Nowosielitza beziehen, sofort nach Perfection dieses Uebereinkommens der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben.

Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthums-Uebertragung der im § 1 bezeichneten Localbahn und ihres Zugehörs an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden sofort nach erfolgter Perfection des Vertrages über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 8.

Die vertragschliessendeu Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 9.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 10.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögens-Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden einschliesslich der Ausgabe und bücherlichen Eintragung der zufolge des § 4 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritäts-Obligationen geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 11.

Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der längtsens bis 30. Juni 1893 einzuberufenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für die k. k. Regierung aber durch die legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis Ende März 1894 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 5. Jänner 1894, Z. 265 ex 1894, an die Handels- und Gewerbekammer in Wien, betreffend den Beginn der Vernehmung über die Beschwerden gegen das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement etc.

Unter Bezugnahme auf den h. ä. Erlass vom 27. November 1893, Z. 62.542, wird der geehrten Handels- und Gewerbekammer hiermit bekannt gegeben, dass die Verhandlungen der hiernach einberufenen Enquête über die Beschwerden gegen das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement etc. Montag, den 29. Jänner d. J. um 10 Uhr Vormittags, im Sitzungssaale der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, I., Franz Josefs-Quai Nr. 1 beginnen werden.

Der geehrten Handels- und Gewerbekammer wolle es sohin gefällig sein, wegen Bestimmung der acht Delegirten der Handels- und Gewerbekammer das Erforderliche nunmehr rechtzeitig zu veranlassen und die Designirten Herren Vertreter anher namhaft zu machen.

Wien, am 5. Jänner 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Alt-Aussee längs des Augstbaches bis zur Rettenbachalm und von dort im Thale des Rettenbaches bis nach Ischl.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Rudolf Grafen Westphalen in Wien mit dem Erlasse vom 16. Jänner 1893, Z. 59.816 ex 1892 (Verordnungs-Blatt vom 4. Februar 1893, Nr. 14), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Alt-Aussee längs des Augstbaches bis zur Rettenbachalm und von dort im Thale des Rettenbaches bis nach Ischl auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 17. December 1893. Z. 66.123.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die auf Grund des Betriebsreglements für Eisenbahnen stattfindenden licitationsweisen Veräusserungen unanbringlicher Frachtgüter sind keine freiwilligen öffentlichen Versteigerungen und ist sonach von denselben das Armenpercent nicht zu entrichten.

Der böhmische Landesausschuss hatte mit Entscheidung vom 4. December 1891, Z. 44.118, im Hinblicke auf die Bestimmungen des § 61 des Betriebs-Reglements für Eisenbahnen vom 10. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 75, entgegen den Entscheidungen der unteren autonomen Instanzen ausgesprochen, dass die von der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Karlsbad vorgenommenen Veräusserungen unanbringlicher Gütersendungen nicht unter jene freiwilligen öffentlichen Licitationen zu subsumiren sind, von welchen gemäss § 21 des Armengesetzes das Armenpercent zu entrichten ist.

Die gegen diese Entscheidung von der Gemeinde Fischern eingebrachte Beschwerde wurde vom Verwaltungsgerichtshofe als unbegründet abgewiesen, mit folgender Motivirung:

Den Eisenbahnverwaltungen ist im Sinne des § 61 Betriebs-Reglement das Recht eingeräumt, unter den dort angegebenen Voraussetzungen Gütersendungen „bestmöglich", d. i. an den Meistbietenden, also im Wege der

Feilbietung „ohne weitere Förmlichkeit“ zu veräussern. Für diese Feilbietungen ist sohin die Bewilligung des Gemeindevorstehers und dessen Intervention nicht erforderlich. Das Hofkanzlei-Decret vom 13. September 1808, Prov. Ges.-Samml. Bd. 31, macht aber von der Beobachtung dieser Förmlichkeiten den Begriff „der öffentlichen Versteigerung“ nicht abhängig; denn es bestimmt, dass „jede Versteigerung, wo mehrere Menschen zugleich zur Veräusserung einer oder mehrerer Sachen zusammenberufen werden, um solche mittelst des Ueberbietens an sich zu bringen, für eine öffentliche zu achten sei“. Diese Merkmale treffen bei den durch die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des § 61 Betriebs-Reglements stattfindenden Veräusserungen unanbringlicher Gütersendungen zu und obwaltet daher kein Zweifel, dass dieselben als öffentliche Licitationen anzusehen sind. Die weitere Annahme aber, dass die fraglichen Veräusserungen nicht zwangsweise, sondern freiwillige seien, entbehrt der gesetzlichen Grundlage.

Die wesentlichen Merkmale der „freiwilligen Feilbietung“ ergeben sich aus dem von der „freiwilligen Schätzung und Feilbietung“ handelnden sechsten Hauptstücke des kais. Pat. vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, über das gerichtliche Verfahren ausser Streitsachen. Nach den §§ 267 und 275 kann als eine freiwillige Feilbietung nur diejenige angesehen werden, welche durch die freie Disposition des Eigenthümers der feilzubietenden Sache veranlasst, über sein Ansuchen vorgenommen wird.

Die in der eigenen Willensäusserung des Eigenthümers und in seinem eigenen Verlangen liegenden Merkmale der Freiwilligkeit treffen bei den in Rede stehenden licitationsweisen Veräusserungen von Frachtgütern durch die Bahnverwaltungen nicht zu, da dieselben nicht über Ansuchen des Eigenthümers, sondern ohne dessen Zuthun durch die Organe der Eisenbahnen kraft des denselben eingeräumten Rechtes in Geltendmachung des den Eisenbahnen als Frachtführern gemäss Art. 409 des Hand.-Ges. an dem Frachtgute zustehenden Pfandrechtes vorgenommen werden. Allerdings präsumirt der § 61 des Betriebs-Reglements für Eisenbahnen das Einverständniss des Versenders des Frachtgutes mit dem unter den vorgesehenen Voraussetzungen durch die Bahnverwaltung vorzunehmenden „bestmöglichen“ Verkaufe des Gutes; allein dieses präsumirte Einverständniss kann — auch wenn der Versender der dispositionsberechtigte Eigenthümer des Frachtgutes ist, was ja thatsächlich vielfach nicht der Fall ist — der die öffentliche Feilbietung des Gutes verfügenden und um dieselbe ansuchenden unmittelbaren Willensäusserung des Eigenthümers nicht gleichgestellt werden, da ja auch jeder Pfandbestellung das Einverständniss, bezw. die Zustimmung des Bestellers zu Grunde liegt, dass sich der Pfandinhaber aus dem Pfande zahlhaft mache, wenn der Besteller seine Verbindlichkeit zur gegebenen Zeit nicht erfüllt. Ob nun der Verkauf des Pfandes über Bewilligung der competenten Behörde und durch die berufenen Organe, oder — wie im vorliegenden Falle — kraft eingeräumten besonderen Rechtes durch den Pfandinhaber, die Bahnverwaltung, selbst vorgenommen wird, ändert das Wesen desselben als eines in Geltendmachung eines gesetzlichen Pfandrechtes ohne Zuthun des Eigenthümers, somit zwangsweise ausgeführten Verkaufes nicht.

Da nun der Ausdruck „freiwillige öffentliche Versteigerung“ im § 21 a des Armen-Gesetzes für Böhmen vom 3. December 1868, L.-G.-Bl. Nr. 59, nach der natürlichen Bedeutung der Worte und dem Begriffe der Freiwilligkeit nur in dem Sinne der §§ 267 und 275 des kais. Pat. vom 9. August 1854 verstanden werden kann, so können die durch die Eisenbahnverwaltungen auf Grund des § 61 Betriebs-Reglements stattfindenden licitationsweisen Veräusserungen unanbringlicher Frachtgüter als freiwillige öffentliche Versteigerungen nicht angesehen werden.

Hiernach stellt sich die angefochtene, von derselben Rechtsanschauung ausgehende Entscheidung als dem Gesetze entsprechend dar.

[Erkenntniss vom 26. April 1893, Z. 1480; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 455.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Linie Eger—Oberhotzau: Wächterablösehütten bei den Wächterhäusern Nr. 100, 101 und 102.) Bei den Wächterbäusern Nr. 100, 101 und 102 der Strecke Franzensbad—Haslau werden Bahnwächterablösehütten bergestellt. [5. December 1893, Z. 64.268.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Ebersbach: Sicherungsanlage in km 6·6 zwischen den Stationen Bakov und Weisswasser.) An der Verladestelle in km 6·6 zwischen den Stationen Bakov und Weisswasser wird eine Sicherungsanlage bergestellt. [6. December 1893, Z. 64.675.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Herstellung einer Wasserleitung.) Durch die Durchfahrt in km 13·347 der Strecke Prag—Hostiwitz wird für Zwecke des Ingenieurs Franz Zelenka in Prag eine Wasserleitung hergestellt. [21. December 1893, Z. 64.261.]

— (Herstellung einer Telephonleitung.) In Kilometer 208·5/6 der Strecke Falkenau a/d. E.—Zieditz wird für Zwecke des Falkenauer Kohlenverkaufs-Bureau Griffith & Co. eine Telephonverbindung mit der St. Antons- und Agnes-Kohlengewerkschaft in Falkenau hergestellt. [30. December 1893, Z. 61.430.]

— (Linie Falkenau—Klingentbal: Wasserleitung in km 2·9/3·0.) Die Durchfahrt in km 2·9/3·0 der Linie Falkenau—(Reichsgrenze)—Klingentbal wird durch eine Wasserleitung für Zwecke der Reichenauer Koblengewerkschaft in Unterreichenau unterfahren. [13. December 1893, Z. 59.099.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 76.099, dem kgl. ungar. Curialrichter in Pension Johann Puskarin und Consorten für eine von der Station Ó-Johán der Flügelbahn Brassó (Kronstadt)-Zernest der Brassó-Háromszeker Localbahnen (Brassó-Szepsi-Szent-György, Brassó-Zernest und Brassó-Bertalan-Hosszufalu, Siebenbürgen) abzweigende bis Törcsvár und von dort aus bis zu einem geeigneten Punkte der ungarisch-rumänischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
2. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 78.409, dem Reichstags-Abgeordneten Ludwig Hentaller für eine von der Haupt- und Endstation Buda (Ofen) der Linie Budapest-Kanizsa-Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft nächst dem sogenannten „Teufelsgraben“ abzweigende und diese über Rokushegy, Sugerhegy, Kecskehegy in nordöstlicher Richtung über Hidegkút und von dort in südwestlicher Richtung über Solymár in der zukünftigen Station Szent-István, eventuell an einem geeigneten Punkte im Bereiche der Gemarkung von Vörösvár mit der concessionirten Eisenbahn Budapest-

Angyalföld-Dorogh Esztergom (Gran [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1893]) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;

3. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 80.815, der Fünfkirchner Firma Adolf Engel & Söhne für eine von der Station (Haltestelle) Bakócza-Felsö-Mindszent der Linie Uj-Dombovár-Pécs (Fünfkirchen)-Üszög-Villány abzweigende, über Egyházbér und Jánosy bis Komló (Comitat Baranya) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
4. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 83.680, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Theodor Batthyány und dem Vicegespan Anton Károlyi für eine von der zukünftigen Station Hidegkút (Comitat Vas [Eisenburg]) der projectirten Localbahn Muraszombat-Gyanafalva (Jennersdorf [vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1892 und 107 ex 1893]) abzweigende bis zur ungarisch-steiermärkischen Landesgrenze nächst Radkersburg führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
5. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 84.744, dem Eduard Weber, Einwohner von Kecskemét, und dem Dr. Valentin Eötvös, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Kecskemét der Linie (Wien)-Marchegg-Budapest-Kecskemét-Orsova-Verciorova abzweigende bis zum Theissufer bei Tisza-Ugh führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Bau der neuen Donaubrücken in Budapest. (Räumung der während des Baues erforderlichen Quaiabschnitte.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Budapester Communalbehörde ersucht, vom 1. Juni l. J. an sowohl bei der am Eskütér (Schwurplatz), als auch bei der am Vámháztér (Zollamtsplatz) zu erbauenden Staatsbrücke in einer Länge von je 200 Meter des Donauquais, und zwar an beiden Ufern des Stromes, die dort befindlichen Landungsbrücken, Magazine und Anlegestellen für Schiffe aufzulassen, beziehungsweise zu verlegen, da zu diesem Zeitpunkte der Bau der bezeichneten Staatsbrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107, 123 und 130 ex 1893) beginnen wird.

Nagyvárader Localbahn-Gesellschaft. (Einführung des Personenverkehrs auf der gesellschaftlichen Linie.) Die Direction der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Nagyvárader (Grosswardeiner) Localbahn-Gesellschaft, welche vom Weichbilde der Stadt ausgehend, in einer Länge von 13 km über Felixfürdö (Felixbad) bis Püspökfürdö ausgebaut, bisher aber nur für den Frachtenverkehr eingerichtet ist, hat den Beschluss gefasst, nach Ablauf der Wintermonate auch den regelmässigen Personenverkehr nach beiden Badeorten aufzunehmen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassen-eisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Betriebsergebnisse im Jahre 1893.) Die Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe hat im Betriebsjahre 1893 nach insgesammt 12,496.337 beförderten Personen 919.265 fl. 34 kr. gegen 10,989.172 Personen und 766.417 fl. 18 kr. im Vorjahre eingenommen. Die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich sonach um 1,507.165, und waren die vereinnahmten Beträge, obzwar namhafte Fahrpreisreductionen eingeführt wurden, um 152.548 fl. 16 kr. grösser als im Jahre 1892. Im Monate December des Vorjahres, im Strassenbahnverkehre sonst im Allgemeinen einem der schwächeren Monate des Jahres, sind nach 1,070.496 Personen 81.199 fl. 66 kr. vereinnahmt worden. Es wurde im 1893er Betriebsjahre die Königsgassenlinie von der Fabrikengasse durch die Feldgasse bis an die Andrassystrasse ausgebaut und im Monat August dem Betriebe übergeben. Einen bedeutenden Aufschwung an Frequenz und Einnahmen hat die inzwischen auf elektrischen Betrieb mit oberirdischer Leitung umgebaute Strecke Rochusspital—Steinbruch der Friedhoflinie nachzuweisen. Diese bisher mit Locomotivbetrieb versehene Linie war bisher nothleidend und arbeitete mit Deficit. Seit Eröffnung des elektrischen Betriebes, welcher erst am 1. November 1893 erfolgte, hat sich die Frequenz derart gesteigert und haben sich die Betriebsausgaben derart reducirt, dass diese Linie nunmehr zu den besseren der Gesellschaft zu zählen ist. Während nämlich diese Linie im Vorjahre im Monat November und December 51.509 Personen beförderte und 9506 fl. Einnahmen erzielt wurden, hat sich im Jahre 1893 die Frequenz auf 148.000 mit 23.000 fl. Einnahmen gehoben. In Folge dieser günstigen Resultate beschloss die Gesellschaft, nunmehr auch den äusseren Theil der Friedhoflinie bereits im Frühjahre auf elektrischen Betrieb mit oberirdischer Leitung umzubauen. Die Verhandlungen bezüglich Ausbaues der Quailinie, welche wegen Situirung der neu zu errichtenden zwei Donaubrücken ins Stocken geriethen, werden, nachdem der Situationsplan für dieselben festgestellt erscheint, einen rascheren Abschluss nehmen und dürfte im 1894er Jahre zur Ausführung gelangen. Der Wagenpark wurde dem gesteigerten Verkehre entsprechend vermehrt und hat bereits die Zahl von hundert Waggons überschritten. Die fertiggestellten Pläne für eine Verbindung nach dem neuen Stadtwäldchen (népliget) im Anschlusse an die Baroszgassen- und Volkstheatergassenlinie werden schon demnächst dem Magistrat überreicht werden. Trotzdem das Actiencapital von drei Millionen Gulden auf vier Millionen erhöht wurde, und die Inbetriebsetzung der Friedhoflinie, sowie die verlängerte Königsgassenlinie erst zu Ende vorigen Jahres erfolgen konnte, wird die Dividende für das Jahr 1893 mindestens 8 fl. betragen. Die eigentliche Wirkung des neu investirten Capitals wird erst im nächsten Betriebsjahre zum Ausdruck kommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate October.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate October auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.299·42 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 904 Schnellzüge, 1442 Personenzüge uud 331 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2677. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,394.664 Zug- beziehungsweise 300,756.799 Achskilometer gegen 15,308.994 Zug- und 313,841.172 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,328.083 Zug- und 295,110.621 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 992 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1685 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2188 im Vormonate und 2272 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 109, bezw. auf eine Million Achskilometer 6, mithin auf eine Million Zugkilometer 39 = 26% weniger als im Monate October des Vorjahres und 34 = 24% weniger als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 2 = 25% weniger als im Monate October des Vorjahres und 1 = 14% weniger als im Vormonate. — In Folge der Verspätungen wurden 1404 Anschlüsse versäumt (gegen 1920 in demselben Monate des Vorjahres und 1769 im Vormonate). Bei 7 Bahnen sind Zugsverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

— (Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes.) In der am 12. December 1893 abgehaltenen Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes wurden sämmtliche Ausschussanträge angenommen. Diese letzteren verneinen die Einführung eines gemeinsamen Ausnahmetarifes für Düngemittel aller Art, erklären dagegen Frachtermässigungen für rohe Kalisalze und für gebrannten Stückkalk bei nachgewiesener Verwendung zum Düngen unter Anwendung eines Staffeltarifs als zur Förderuug der Landescultur dringend nothwendig; befürworten die Aufnahme der Artikel: Steine, Platten, Fliesen, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen in die Abtheilung Thonwaaren des Sondertarifes III; befürworten ferner die Beförderung von frischen oder gesalzenen Heringen nach Sondertarif I, lehnen dagegen die gleiche Begünstigung für geräucherte Fische ab; empfehlen weiter die Aufnahme folgender Güter in den Sondertarif III und in den Sondertarif für bestimmte Stückgüter, sowie in das Verzeichniss der in geschlossenen Wagen zu befördernden Güter, als: Klärmittel für Schmutzwässer bestimmt, zusammengesetzt aus Cellulosefasern, Erzen, Gyps, Kalk, Knochen und Holzkohle, Sägemehl, Salzen, Theer, Thon und in kleinen Mengen beigefügte Chemikalien; lehnen die Beförderung von Thon in geschlossenen Wagen ab, befürworten nochmals die Rückbeförderung von Blechkannen mit minderwerthigen Milchrückständen zur Hälfte des Satzes der allgemeinen Stückgutclasse und empfehlen den Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifes für Basaltsteine von Heckholzhausen nach Oberlahnstein zur Verschiffung nach Holland. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Preussen. (Personen- und Gepäckverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.) Am 1. Jänner sind an Stelle der bisherigen Bestimmungen auf Grund der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands neubearbeitete Be-

stimmungen zu dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Vorortverkehr zur Einführung gelangt. Die von der Verkehrsordnung zum Theil abweichenden Zusatzbestimmungen für den bezeichneten Tarif sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Württemberg. (Anwendung eines Motorwagens zur Ausführung von Personenfahrten.) Bekanntlich lässt sich der Fahrplan für Bahnstrecken mit geringem Verkehr nicht immer in einer den Wünschen und Bedürfnissen des Publicums entsprechenden Weise einrichten, weil einer Vermehrung der Züge die Rücksicht auf die mit dem Locomotivenbetrieb verbundenen grossen Ausgaben namentlich dann entgegensteht, wenn eine Locomotive nicht ohnehin zur Verfügung bereit steht. Dies macht sich insbesondere da fühlbar, wo der Verkehr zwischen benachbarten Orten, die in lebhaften Beziehungen zu einander stehen, über einen Knotenpunkt hinweg sich bewegt, auf welchem die Curslage der Züge nicht gestattet, nach den verschiedenen Richtungen annähernd gleichzeitig anzuschliessen. Hier fehlt es meist an Zwischenzügen, durch die ermöglicht würde, ohne allzu langes Stillliegen auf der Uebergangsstation von einer Station der einen auf eine Station der anderen Bahnlinie zu gelangen. Ein solcher Fall liegt z. B. vor auf der Station Herbertingen, wo die Linien von Ulm und von Aulendorf zusammenlaufen. Wegen der Anschlüsse in Ulm und Aulendorf ist es ausgeschlossen, die Züge der Linie Ulm—Herbertingen—Immendingen in Herbertingen oder doch auf einer nahe gelegenen Station kreuzen zu lassen; die bahnauf- und die bahnabwärts fahrenden Züge liegen etwa 2—3 Stunden auseinander. Hierdurch ergeben sich für die Richtung von Riedlingen nach Saulgau und umgekehrt bei einzelnen Zügen in Herbertingen Wartezeiten von 2—3 Stunden. Abhilfe dieses Missstandes, unter dem die Entwicklung des Personenverkehrs nothleidet, ist nur dann ohne unverbältnissmässig grossen Aufwand zu bewirken, wenn es gelingt, Zwischenzüge — lediglich für den Personenverkehr — mit sehr erheblich geringeren Kosten einzulegen, als es bei Anwendung von Locomotiven der Fall ist. Die Staatseisenbahnverwaltung hat nun in dem Bestreben, bessere Verbindungen auf den erwähnten Bahnstrecken herzustellen, vom 26. December 1893 ab auf den Linien Saulgau—Sigmaringen und Herbertingen—Riedlingen versuchsweise regelmässige Personenfahrten mit einem von der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt zur Verfügung gestellten 5pferdigen Benzin-Motorwagen, System Daimler, eingerichtet. Der Einführung des regelmässigen Dienstes sind Probefahrten mit befriedigendem Ergebniss vorausgegangen. Der Wagen hat 10 Sitz- und 6 Stehplätze. Die Begleitung des Wagens besteht nur aus einem Führer. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 15 km in der Stunde. Der Wagen legt täglich 90 km zurück. Zur Theilnahme an den Fahrten berechtigen die zur Fahrt in der III. Wagenclasse giltigen Fahrkarten. Die letzteren sind beim Einsteigen und Verlassen des Wagens dem Stationsbeamten vorzuzeigen. Gepäck- und Hundebeförderung ist ausgeschlossen. Von dem Ergebniss der Versuchsfahrten in technischer und finanzieller Hinsicht, sowie von dem Umfang des Verkehrs wird es abhängen, ob die Eisenbahnverwaltung einen oder mehrere solcher Motorwagen anschafft und ob sie solche Einrichtungen auch auf anderen Strecken, wo die Verhältnisse ähnlich liegen, trifft. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schweiz. (Neues Project für eine Jungfraubahn.) Nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ ist an das schweizerische Eisenbahn-Departement eine Eingabe gemacht worden zur Erlangung der Concession für eine Jungfraubahn nach neuem Projecte. Für eine solche Bahn existiren schon drei ältere Projecte, welche alle drei vom oberen Lauterbrunnenthal ausgehen. Ihre Verfasser sind: Köchlin, früherer Oberingenieur Eiffel's in Paris (Concessionsinhaber), Oberst Locher und Ingenieur Trautweiler. Bis jetzt hat sich aber keine Aussicht gezeigt für die Verwirklichung eines der drei Projecte. — Das neueste Project soll nun seinen Ausgangspunkt auf der Scheidegg, der höchsten Station der im Jahre 1893 zur Eröffnung gelangten Wengernalpbahn, haben. Von der Scheidegg aus führt die vorgesehene Trasse westlich am Fallbodenhubel vorbei direct bis an den Fuss des Eigergletschers, zieht sich dann zunächst in östlicher, dann in südlicher Richtung im Tunnel um das Eigermassiv herum zu der auf der Höhe von 3100 m angenommenen Station Eiger, die durch Gallerien offen gelegt werden soll. Von hier geht die Bahn (immer im Tunnel) in gerader Richtung gegen den Mönch und nach dem Jungfraujoch, welches 105 m unter dessen Kamm durchbohrt wird und windet sich hierauf spiralförmig um das oberste Massiv der Jungfrau herum, um ein im Sommer schneefreies kleines Plateau auf der Höhe von 4100 m über dem Meere zu erreichen, welches 65 m unter dem Gipfel liegt. Zur Schneespitze soll ein etwa 65 m hoher Aufzug führen, der aus zwei in einander stehenden eisernen Röhren bestehen soll, wovon die innere den eigentlichen Aufzug erhält, während zwischen den zwei Röhren eine Wendeltreppe emporführt. In der Mitte zwischen den Stationen Scheidegg und Eiger, sowie Eiger und Jungfrau sind Kreuzungsstellen vorgesehen. Als Spurweite sind 80 cm angenommen. Der Minimalradius soll 60 cm betragen und die grösste Steigung 25 pCt. Die offene Linie und die Tunnellängen betragen 2150 m und 10.250 m, die Curvenlänge 26 pCt. der ganzen Länge. Für eine Variante sind diese Zahlen 2500 m, 8400 m und 47 pCt. und ganze Länge 10·9 km statt 12·4 km des Hauptprojectes. Als Betriebskraft ist Elektricität vorgesehen. Die Tunnel werden in gewissen Abständen elektrisch beleuchtet; sie erhalten 12 m² Querschnitt. Die nöthige Wasserkraft soll am Trümmelbach oder an einer der beiden Lütschinen gewonnen werden. Die Bahn soll zunächst bis zur Station Eiger gebaut werden, und es wird dafür eine Baufrist von zwei Jahren vorgesehen. Während weiteren zwei Jahren soll der zweite Theil der Bahn gebaut werden. Der Kostenvoranschlag sieht für das Hauptproject die Summe von rund 7·5 Millionen vor, wovon 5,116.000 Frcs. auf Unterbau fallen und 378.000 Frcs. auf Oberbau, sowie 613.000 Frcs. für Rollmaterial und Aufzug. Für die Variante würde die Bausumme 6,600.000 Frcs. betragen. Es wird 5·16 pCt. Rendite ausgerechnet.

Dänemark. (Einführung der mitteleuropäischen Zeit.) Für ganz Dänemark, mit Ausnahme der entfernt liegenden Faröerinseln, ist am 1. Jänner eine neue Zeitbestimmung in Kraft getreten. Die neue Zeit wird nach dem Mittagsstandpunkte der Sonne auf den 15. östlichen Längengrad von Greenwich bestimmt. Sämmtliche Uhren in Dänemark, für die bisher die Kopenhagener Zeit massgebend war, wurden demnach im Augenblick der Jahreswende 9 Minuten 41 Secunden vorgestellt. Dänemark hat sich damit der Mitteleuropäischen Zeit angeschlossen.

Nordamerika. (Daten über den Verkehr in Chicago während der Ausstellung.) Nach den bisher veröffentlichten Daten wurden innerhalb der 184 Tage, während welcher die Ausstellung in Chicago eröffnet war, von den in diese Stadt einmündenden Bahnen zusammen 9,916.000 Personen nach Chicago befördert. Dieser Verkehr ist zwar nicht vollständig auf Rechnung der Ausstellung zu stellen und repräsentirt derselbe auch nur den geringsten Theil jenes Verkehres, welchen die Bahnen in und um Chicago anlässlich der Weltausstellung bewältigen mussten. Ausser diesem Fernverkehre hatten noch jene 7 Bahngesellschaften, welche Vororte-Linien im Bezirke von Chicago besassen, im Ganzen einen Verkehr von 24,386.000 Personen. Die Illinois-Central-Bahn beförderte hievon auf ihren von Chicago zur Ausstellung führenden Linien 18,179.000 Personen. Ein Theil dieser Fahrgäste, u. zw. 8,824.000 Personen wurden in Separatzügen zur Ausstellung gebracht, welche neben den regelmässigen Zügen verkehrten. Am Festtage, dem sogenannten Chicago-Tage, wurden von der Illinois-Central-Bahn in diesen Separatzügen 263.252 Personen, nebstdem in den regulären Zügen 241.873, sohin im Ganzen 505.125 Personen befördert. Die durchschnittliche Zahl aller separaten Ausstellungszüge betrug pro Tag 108 in jeder Richtung, jene aller regelmässigen von Chicago zur Ausstellung verkehrenden Züge pro Tag 119·5 in jeder Richtung. Die Strassenbahnen und Dampfboote beförderten in der Ausstellungsperiode allein 215,750.000 Personen. Dieser Verkehr vertheilte sich in folgender Weise:

Südliche Seite . . .	94,000.000
Westliche Seite . .	60,000.000
Nördliche Seite . .	36,501.000
Südseite Hochbahn .	22,249.000
Dampfboote	3,000.000
Summe .	215,750.000

Die Chicago City Railway Co. beförderte innerhalb der 6 Ausstellungsmonate 94,000.000 Personen, wie oben angegeben, während in den 12 Monaten des Jahres 1892 von dieser Strassenbahn bloss 88,000.000 Fahrgäste befördert worden sind. Am Chicago-Tage wurden von dieser Strassenbahn allein 762.000 Personen zur Ausstellung, also in einer Richtung befördert.

Der Dampfschiff-Verkehr zur Ausstellung wurde von 10 Dampfbooten bewerkstelligt, von welchen das Schiff Christoph Columbus oder Whaleback als grösstes und best eingerichtetes die grösste Anziehungskraft besass. Im Durchgangsverkehre wurden in Wagen der Pullman Co. 3,589.368 Personen nach Chicago gebracht, während in der gleichen Zeitperiode des Jahres 1892 mittelst Pullman-Wagen nur 3,017.132 Personen nach Chicago befördert worden waren. Die genannte Gesellschaft hatte im Jahre 1893 2512 Schlaf-, Speise- und Salonwagen im Betriebe. [„Railway News.“]

Schiffahrt.

Wirkungen des Nord-Ostsee-Canals. Die Aussicht auf die baldige Vollendung des Nord-Ostsee-Canals hat nach „The Engineering" die Projectirung von einer Reihe hervorragender Seebauten im Gefolge, welche zum Theile bereits in Ausführung begriffen sind. In Dänemark beabsichtigt man für die Erweiterung des Freihafens von Kopenhagen den Betrag von 1 Million Pfund Sterling auszugeben; in Danzig wird die Herstellung eines Freihafens in Erwägung gezogen. In Schweden soll der Hafen von Malmö wesentlich erweitert werden; ausserdem werden noch andere Projecte ventilirt. In Lübeck wurden die Quais verlängert und der Trave-Elbe-Canal wird zweifelsohne bald in Angriff genommen werden. Die Städte Pillau und Königsberg sollen durch einen Canal von 6 m Tiefe untereinander verbunden werden, wofür eine Auslage von ungefähr 375.000 Pfund nothwendig sein dürfte. In Stettin wird dermalen die Summe von 550.000 Pfund für die Erweiterung der Festungs- und Hafenbauten verwendet, während Bremen den Betrag von 1,500.000 Pfund für die Vertiefung der Weser ausgeben will. Hamburg errichtet einen Hafen für tiefgehende Schiffe zu Cuxhaven. In Kiel wird die weitere Ausdehnung des Hafens dringend befürwortet; jedenfalls sollen daselbst die Anlage-Quais erweitert werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Ab 2. Jänner:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Francs 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahn-Actien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾ pCt. fl. 5.75.

Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. fl. 5.25 Silber.

Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleibe. 4½ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.

Ungarische Ostbahn-Staats-Obligationen. 5 pCt. III. Em. vom Jahre 1876. fl. 2.25 Gold = Frcs. 5.62½.

Actien von Transport-Unternehmungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn (werden in 4percent. Staatsschuldverschreibungen in der Zeit vom 20. December 1893 bis zum 20. Juni 1894 umgetauscht) fl. 2.— Silber.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 5.— ö. W.

Böhmische Westbahn. fl. 5.— ö. W.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritäts-Actien Frcs. 12.50.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 26.25, halbe Actie fl. 13.12·5, Fünftel-Actie fl. 5·25 Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 Silber.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien. Mk. 5.40.

Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Prioritäts-Actien. Gegen Coupon Nr. 10 und 11 fl. 5.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A. fl. 5.— Silber.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö. W.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Francs 12.50.

Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.

Ungarische Westbahn. fl. 4.92·8 Silber.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 3.— ö. W.

Localbahn Wels-Ascbach. fl. 1.— ö. W.

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Prioritäts-Obligationen.

„Adria", Seeschiffahrts-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. v. J. 1880. Für Stücke à Mark 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—, 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager B.) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — 4 pCt. II. Em. 1885, Mk. 12.—.

Bozen-Meraner Babn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. vom Jahre 1888. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt., Em. 1891, für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.

Eisenerz-Vordernberger Localbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. I. Emission fl. 3.37½ Silber, 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber, 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891, in Gold, für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Lloyd, Oesterr.-ungar. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882, für je 500 Capital fl. 12.50 Gold, 4½ pCt., Em. 1884, für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold, 4 pCt., Em. 1887, für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.

Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Brünn-Rossitz). 5 pCt. Mk. 7.50.

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten Em. 1883 Mk. 7.50, 4 pCt. Gold-Prioritäten Mk. 6.—.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kronen 400 Capital Kr. 8.—.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50, 5 pCt. Frcs. 12.50.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Torontaler Localbahn. 4½ pCt. fl. 2.25 ö. W.

Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber, 4 pCt., Em. 1887, fl. 4.— Silber.

Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1891. Für fl. 1000 fl. 20.— Silber.

Vereinigte Prioritäten-Anleibe ungar. Eisenbahnen (Investitions-Anlehen v. J. 1888). 4½ pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.

Wien-Aspang Bahn. 4 pCt. fl. 4.— Silber.

Wien-Pottendorfer Eisenbahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Verlosungen.

Am 1. December 1893:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 12. December 1893:

Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth. Actien (Rückzahlung ab 31. December 1893).

Am 19. December 1893:

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 2 pCt. Prioritäts-Obligationen (börsemässiger Rückkauf von 105 Stück).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 2. Juli).

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli).

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Eisenbahn-Anlehen v. J. 1845 und 1849 (Rückzahlung ab 1. Februar).

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäts-Obligationen (Rückzahlung ab 2. Juli 1894 und 2. Jänner 1895).

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner 1894:

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1893).

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 19. December 1893).

Bekeser Comitats-Vicinalbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 16. September 1893).

Böhmische Westbahn. Actien, 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1885 und Mark-Prioritäten (verlost am 1. Juli 1893).

Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt Prioritäten (verlost am 2. October 1893).

Brassó (Kronstadt)-Haromszeker Localbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 26. Juni 1893).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. October 1893).

Bukowinaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 1. December 1893).

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. 6 pCt. Gold-Prioritäts-Actien (verlost am 26. Juni 1893).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose (verlost am 1. Juli 1893).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. October 1893).

Eisenerz-Vordernberger Localbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. October 1893).

Gölnitzthalbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 23. Juni 1893).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1893).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten I. Em. und 5 pCt. Prioritäten II. Em. (1871) und III. Em. (1872) (verlost am 1. October 1893).

Gross-Kikinda — Gross-Becskereker Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 28. Juni 1893).

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1893).

Haraszti-Raczkever Vicinalbahn (verlost am 1. Juli 1893).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1893).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber- und Gold-Prioritäten, Em. 1859 (verlost am 1. Juli 1893), 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 (verlost am 2. October 1893).

Mährische Westbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (verlost am 1. Juli 1893).

Matraer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 26. Juni 1893).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1893).

Nyiregyhaza-Mateszalkaer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 26. Juni 1893).

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (verlost am 2. December 1893).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (verlost am 1. Juli 1893).

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. October 1893).

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten, Serie A, C, D, F, H, J, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (verlost am 1. December 1893), 5 pCt. Prioritäten, Serie B (verlost am 1. Juli 1893).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1892 (verlost am 30. September 1893).

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1893).

Szilagysager Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 15. Juli 1893).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1893).

Ungarische Ostbahn. Staats-Obligationen vom Jahre 1876 (verlost am 1. Juli 1893).

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. (verlost am 2. October 1893).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1890 (verlost am 1. October 1893).

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. October 1893).

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner 1893).

Vinkovce-Brcskaer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1893).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1893).

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. October 1893).

Ausgabe neuer Couponbogen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Von den Stammactien lit. B Nr. 1 bis 16.000 der Dux-Bodenbacher Eisenbahn gelangte am 1. Juli 1893 der letzte Dividenden-Coupon Nr. 20 zur Einlösung, und es werden die Besitzer dieser Actien aufgefordert, die Talons zur Erlangung neuer Couponsbogen einzureichen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro December 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	8919·17	1695·90	3057·65	7557·42
Roggen	1714·06	1838·41	623·40	2929·07
Gerste	1167·87	928·80	851·71	1244·96
Hafer	615·21	1110·39	581·67	1143·93
Mais	1982·56	459·83	697·88	1744·51
Mehl	870·63	309·00	542·83	636·80
Wein	7052·45	511·89	547·16	7017·18
Verschiedenes	2411·18	3840·78	3224·02	3027·94
Zusammen	24733·13	10695·00	10126·32	25301·81
Versicherungswerth fl.	418.510·—	57.370·—	60.120·—	415.760·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	42	18	15	45
Versicherungswerth	233.430	119.140	122.440	230.130
Abgesondert übertragene Warrants, St.	1	2	1	2
Versicherungswerth	3.400	5.200	3.400	5.200
Lombardbetrag	1.600	2.500	1.600	2.500

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat December 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	111	598	—	709	—	—	—	—
Roggen	11	300	100	211	—	—	—	—
Gerste	833	1.197	434	1.596	100	326	—	426
Hafer	101	429	29	501	—	—	—	—
Erbsen	441	804	204	1.041	103	99	99	103
Bohnen	286	299	10	575	—	—	—	—
Raps	365	116	101	380	—	—	—	—
Wicken und Hirse	116	214	—	330	296	—	—	296
Haide und Mais	200	295	—	495	—	—	—	—
Hanfsamen	98	100	—	198	—	—	—	—
Leindotter etc.	16	—	—	16	200	—	—	200
Diverse	74	—	37	37	—	—	—	—
Zusammen	2.652	4,352	915	6.089	699	425	99	1.025
Versicherungswerth . . fl.	23.662	32.166	8.607	47.221	5.950	2.800	700	8.050
Spiritus	1.898	—	948	950	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	30.107	—	14.218	15.889	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ansgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ansgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	2	7	1	8	1	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	1.300	5.000	1.000	5.300	1.950	—	—	1.950
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	4	1	4	1	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	1.000	2.600	1.000	2.600	1.950	—	—	1.950
Lombardbetrag . . . fl.	400	1.615	400	1.615	1.050	—	—	1.050
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	3	—	2	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	4.815	—	3.275	1.540	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	3	—	2	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	4.815	—	3.275	1.540	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	2.400	—	1.800	600	—	—	—	—

Literatur.

„Die Selbstentzündung von Schiffsladungen, Baumwolle und anderen Faserstoffen, Steinkohlen etc., sowie deren Verhütung.“ Von Dr. L. Häptke. Zweite erweiterte Auflage. Bremen. C. Ed. Müller's Verlagsbuchhandlung 1893.

In diesem insbesondere Schiffahrtsinteressenten zu empfehlenden Werkchen behandelt der Verfasser auf Grund eines reichlichen Materiales in sehr übersichtlicher Weise die Ursachen der Selbstentzündung verschiedener Stoffe und die Mittel, um dieselbe zu verhüten.

Bezüglich der Steinkohle wird hervorgehoben, dass die Ursache von deren Selbstentzündung in dem Gehalte an Schwefelkiesen liegt, welche sich an der Luft zersetzen, indem der Schwefel sich mit dem Sauerstoffe unter Erhitzung verbindet und unter Wärmeentwicklung in schwefelsaures Eisen übergeht. Dieser Process wird durch Feuchtigkeit beschleunigt, die in der Weise wirkt, dass das Wasser atmosphärischen Sauerstoff aufnimmt und denselben mit der Kohle und dem Schwefelkiese in nähere Berührung bringt. Kohlen dürfen daher nicht in nassem Zustande oder bei Regen eingeladen werden; die Ventilation innerhalb der Kohlenmasse ist zu vermeiden, dafür aber für eine kräftige Oberflächen-Ventilation zu sorgen, um die zwischen Kohlen und Deck sich ansammelnden brennbaren Gase zu entfernen. Ferner empfiehlt es sich, Kohle in grösseren Stücken einzuladen und dieselbe hiebei schichtenweise mit Steinkohlentheer zu besprengen, wodurch das Eindringen der Luft theilweise hintangehalten wird.

Bei Baumwolle, auch in feuchtem Zustande, ist eine Selbstentzündung vollständig ausgeschlossen. Jeder Brand ist auf Funkenflug und sonstige äussere Einwirkung zurückzuführen. Nur dann, wenn die Baumwolle mit Oelen pflanzlichen oder thierischen Ursprunges in Berührung kommt und dieselben absorbirt, ist eine Selbstentzündung möglich. Mineralöle, z. B. Petroleum, vermögen eine Selbstentzündung nicht herbeizuführen.

Thierische Wolle besitzt nur geringe Neigung zur Selbstentzündung, welche nur dann eintreten kann, wenn die Wolle zu stark gepresst und zu dicht gelagert ist.

Jute soll nur dann von selbst in Brand gerathen, wenn sie mit Oel getränkt ist; dasselbe gilt von Flachs und Badeschwämmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband (Theil II, Heft 3 und Theil III, Heft 3).

Einbeziehung einer Station.

Mit dem 1. Februar 1894 wird die Station Neumühl des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (rechtsrhein.) in den im oben bezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen etc. einbezogen und sind die betreffenden Frachtsätze bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Wien, am 11. Jänner 1894. [32]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 (vergl. die Kundmachungen vom 8. November und 9. December 1893) wird neuerdings, und zwar bis zum 28. Februar 1894 verlängert.

Wien, am 13. Jänner 1894. [33]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz.

Am 28. Februar 1894 treten ausser Kraft:

a) der Ausnahmetarif Nr. XXII, enthalten im Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. August 1886,

b) der Ausnahmetarif Nr. 22, enthalten im Tarife, Theil II, des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 13. Jänner 1894. [34]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Meiningen.

Mit 1. Februar 1894 wird die Station Meiningen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. (Theil III, Abtheilung A, des Verbandstarifes) einbezogen, und sind die betreffenden Frachtsätze bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 13. Jänner 1894. [35]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausgabe von Nachträgen zum Betriebsreglement und zum Hefte II.

Mit 1. Februar 1894 gelangt je ein Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Betriebsreglement, sowie zu dem vom gleichen Tage an giltigen Hefte II (Allgemeine und besondere Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern) zur Einführung.

Durch Nachtrag II zum Betriebsreglement wird der § 50 (Frachtbriefe) in Folge Aufnahme neuer Bestimmungen über parteiseitige Routen- und Zollamts-Vorschriften ergänzt. Durch Nachtrag II zum Hefte II gelangen analoge Bestimmungen, ferner Aenderungen der speciellen Bestimmungen für bestimmte Transport-Gegenstände, sowie Ergänzungen der Güter-Classification zur Geltung.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Jänner 1894. [36]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Preussisch-Sächsischer Personen- und Gepäcksverkehr über Lindau $\frac{\text{Hof}}{\text{und Probstzella}}$.

Ausgabe des 1. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1894 gelangt der 1. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen schweizerischer Eisenbahnen einerseits und Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits über Lindau—$\frac{\text{Hof}}{\text{und Probstzella}}$ zur Einführung.

Wien, am 12. Jänner 1894. [37]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Druckfehler-Berichtigung im 1. Anhange zum Local-Gütertarife Theil II, Heft 1.

In dem mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 zur Einführung gelangten Local-Gütertarife Theil II, Heft 1, sind im 1. Anhange, Abschnitt A, bei Position 53 und 162 die Relationsbezeichnungen

Strakonitz—Wien K.F.J.B., bezw. Strakonitz—Wien K.F.J.B. und Nussdorf

in Strakonitz loco und transit — Wien K.F.J.B., respective

Strakonitz loco und transit — Wien K.F.J.B. und Nussdorf

abzuändern.

Wien, am 12. Jänner 1894. [38]

Hornviehverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen.

Aufhebung des Specialtarifes für Hornvieh-Transporte.

Am 28. Februar 1894 tritt der vom 1. März 1886 giltige Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh aus

Oesterreich-Ungarn nach den Stationen Bregenz, Buchs und St. Margrethen, sowie zur Vermittlung des Verkehres nach der Schweiz und weiter, sammt den Nachträgen I bis VI ausser Wirksamkeit.

Ueber den an dessen Stelle zur Einführung gelangenden Tarif wird eine besondere Veröffentlichung erfolgen.

Wien, am 13. Jänner 1894. [39]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr.

(Tarifvorschriften für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Vom 1. Jänner 1894 ab bis zur Einführung anderweitiger Bestimmungen im Theile I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits werden in den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehren Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Geschäftswagen unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Das zur Frachtberechnung dienende Gewicht wird ermittelt, indem von dem Gewichte des gefüllten Wagens das Gewicht des leeren Wagens abgezogen und das so erhaltene Gewicht auf 10 kg aufwärts abgerundet wird. Zum Mindesten muss jedoch die Fracht für 10000 kg pro Wagen bezahlt werden.

b) Die leer zurückgehenden, sowie die zur Füllung versendeten leeren Wagen werden frachtfrei befördert, letztere unter der Bedingung, dass sie gefüllt an die Aufgabsstation zurückkehren. In beiden Fällen sind die leeren Wagen mit Frachtbriefen aufzugeben.

c) Wenn Kessel- oder Gefässwagen mangels Ladung oder aus irgend welchen anderen Gründen (Reparaturen ausgenommen) in einer Station der betheiligten Bahnverwaltungen länger als 24 Stunden zurückgestellt werden, so gelangt eine Zeitmiethe von 1 Mark und eine Standgebühr von 20 Markpfennig pro Wagen und Tag zur Berechnung, wobei jeder angefangene Tag als voll angenommen wird.

d) Für den Fall, dass ein zur Füllung abgesendeter Kessel- oder Gefässwagen keine Ladung findet und leer zurückgehen muss, werden für den Hin- und Rückweg je 7 Markpfennig pro Achse und Kilometer berechnet.

Für die Berechnung dieser Gebühren sind die in den betreffenden Tarifen angegebenen Kilometer-Entfernungen massgebend, unter Zuschlag

von 28 km für den Uebergang Wien Staatsbahnhof—Wien Westbahnhof,

von 28 km für den Uebergang Wien Nordwestbahnhof—Wien Westbahnhof,

von 28 km für den Uebergang Wien Nordbahnhof bis Wien Westbahnhof und

von 18 km für den Uebergang Wien Südbahnhof—Wien Westbahnhof in den über Wien instradirenden Relationen.

Für die Prager Verbindungsbahn sind zu den Tarifkilometern folgende Entfernungszuschläge zuzurechnen und zwar:

Für den Uebergang Prag Oe.U.St.E.G.—Prag-Smichow 12 km,

für den Uebergang Prag Böhm. Nordbahn, bezw. Prag K.F.J.B.—Prag-Smichow 8 km,

für den Uebergang Prag Oe.U.St.E.G.—Hrabovka 4 km.

e) Die im Punkte c) und d) bezifferten Gebühren werden zu Lasten des Bestellers berechnet.

f) die Aufgeber, bezw. Empfänger haben das Füllen, bezw. Entleeren, der Kessel- oder Gefässwagen auf ihre eigenen Kosten zu veranlassen.

Die Zeit, innerhalb welcher diese Leistungen zu bewirken sind, richtet sich nach den Localbestimmungen der einzelnen Bahnen.

g) Für die Beistellung von Kessel- oder Gefässwagen gelten die diesfälligen Bestimmungen der Versandtbahn.

h) der Transport des nefüslten Wagens wird nur für einen einzelnen Empfänger und an eine einzelne Bestimmungsstation bewirkt.

i) Ueber zum Wagen gehörige lose Gegenstände als Kisten, Schraubenschlüssel, Schläuche, Saugköpfe und dergleichen muss an dem Wagen selbst ein festes Verzeichniss angebracht sein.

k) Die Eisenbahn-Verwaltung übernimmt keine Haftpflicht für Leckage, ebensowenig kann dieselbe regresspflichtig gemacht werden, wenn wegen Unfalls, Laufunfähigkeit oder Reparaturbedürftigkeit der Wagen die Lieferfrist überschritten wird, die Waare an Güte verliert, umgepackt oder umgefüllt und entweder weiter gesandt, an Ort und Stelle verkauft oder zur Verfügung des Absenders gehalten werden muss. Alle aus einem solchen Falle entstehenden Folgen fallen vielmehr, sofern kein bahnseitig zu vertretendes Verschulden vorliegt, den Wageneigenthümern, bezw. dem Versender zur Last und sind die entstandenen baaren Auslagen von diesen einzuziehen oder auf die Sendung nachzunehmen.

Durch Uebergabe des Wagens, eventuell mit unverletzten Plomben an die Adressaten ist die Eisenbahn-Verwaltung jeder Verantwortlichkeit für den Wagen, bezw. dessen Inhalt enthoben.

l) Der Transport eines leeren Wagens soll immer über diejenige Route erfolgen, auf welcher der Transport im gefüllten Zustande stattfindet.

Werden leere Wagen zur Füllung versendet, so sind für die Instradirung des leeren Wagens die Instradirungs-Vorschriften der Absende-Station massgebend und es hat alsdann der Rücktransport in gefülltem Zustande über die gleiche Route stattzufinden. Ausgenommen sind diejenigen Fälle, in welchen die directen Tarifsätze auf der beim Rücktransporte hiernach zu benützenden Route in der Richtung des Rücktransportes keine Geltung hätten; in diesen Fällen muss für den Leertransport eine derjenigen Routen eingehalten werden, über welche der Tarif in umgekehrter Richtung Geltung hat.

m) für leere Reservoirwagen, welche der Bahn zur Beförderung nur in einer Richtung übergeben werden, z. B. neue Reservoirwagen, welche aus Wagenfabriken kommen und dem betreffenden Besteller zuzuführen sind, oder verkaufte, sowie überhaupt zu translocirende, gebrauchte Reservoirwagen, kommen nicht die vorstehenden Bestimmungen, sondern die Bestimmungen für den Transport von Fahrzeugen zur Anwendung.

Wien, am 9. Jänner 1894. [40]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-, bezw. Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Mit 1. März 1894 treten nachstehend verzeichnete Nachträge in Wirksamkeit, und zwar:

a) Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien;

b) Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien.

Der sub a) bezeichnete Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, ferner die Einbeziehung der Station Alt-Lambach in den Tarif.

Der sub b) angeführte Nachtrag geeänderte Frachtsätze für diverse Verkehrsrelationen des Haupttarifes und Einbeziehung der Stationen Judendorf und Alt-Lambach in den Tarif.

Exemplare der vorgenannten Nachträge können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. Jänner 1894. [41]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife vom 1. September 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt zum Tarife vom 1. September 1892 für den directen Transport von böhmischen Kohlen und Briquetts von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für den Verkehr nach Warnsdorf und Altwarnsdorf, ferner die Einbeziehung der Kohlenversandtstation Wiesa der k. k. Staatsbahnen in den Tarif und schliesslich ein neues Verzeichniss der Schleppbahn-Gebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 Kreuzer für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 13. Jänner 1894. [42]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers in dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 4, und in dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Nachtrag I zum Anhange des Tarifes, Theil II, Heft 1.

Auf Seite 6 des Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 4, soll der erste Frachtsatz sub Post Nr. 1 anstatt „38“, richtig „**39 kr.**“ lauten.

Auf Seite 8 des Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 4, soll am Schlusse der Post Nr. 12 die Stationsbezeichnung anstatt „Versecz“ richtig „**Vasecz**“ lauten.

Auf Seite 9 des Nachtrages I zum Anhange des Tarifes, Theil II, Heft 1, soll sub Post Nr. 37 der Frachtsatz Dévény-Ujfalu—Wolkersdorf statt „26“ richtig „28“ lauten.

Wien, am 13. Jänner 1894. [43]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Ausgabe des Tarifnachtrages IV.

Am 1. Februar 1894 tritt zu dem seit 1. Februar 1892 bestehenden directen Tarife der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel bei Aufgabe von 5, 10, 15 kg und grösseren Mengen, allgemeine Bestimmungen hinsichtlich der Anwendung der Frachtbriefe, directe Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh nach Annaberg in Sachsen und Sagan, Berichtigungen und Kilometerzeiger enthält.

Wien, am 13. Jänner 1894. [44]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages 5 zum Hefte 5.

Mit 1. Februar 1894 tritt zum Hefte 5 des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 15. December 1888 der Nachtrag 5 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von 0·10 Mark zu beziehen.

Wien, am 8. Jänner 1894. [45]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages II zum Theil II.

Mit 1. Februar 1894 tritt zum Theil II der „Besonderen Bestimmungen des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 15. Mai 1891“ der Nachtrag II in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt; derselbe ist durch die kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von 0·10 Mark zu beziehen.

Wien, am 9. Jänner 1894. [46]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife.

Mit 1. Jänner 1894 ist der Nachtrag I zu obigem Tarife zur Einführung gelangt, enthaltend Berichtigungen zum Haupttarife und neue Fahrkarten-Relationen. Preis 10 Kreuzer.

Wien, am 1. Jänner 1894. [47]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 tritt zum Tarife für obigen Verkehr vom 1. September 1893 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Ergänzungen zum Tarife und neue Fahrkarten-Relationen.

Wien, am 15. Jänner 1894. [48]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und daselbe Zugeständnis Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
180	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Weizen aus Position G 13 des Tarif-Theil I	Landesgrenze bei Beskid	Brody	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements und muss auch der Bezug des Getreides durch das betreffende Mühlen-Etablissement geschehen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende Februar 1894	Localtarif	kr. 61	kr. 49·7	kr. 11·3	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabe-Recepisse und Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Mai 1894 vorzulegen sind	
				Landesgrenze bei Lupkow					76	63·2	12·8			
181	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Glaubersalz der Pos. G—24 der Güter-Classification des Tarif-Theil I	Wien loco und transit	Salzburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	67 kr.	50 kr.	17 kr.	Im Kartirungswege		
182	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	I. Schlacken, als Konverterschlacken (eisenhältige zur Verhüttung), Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken	Althütten	Friedrichshütte	Giltig bei Frachtzahlung nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Diverse Localtarife	Besteht kein directer Tarif	Pfge. 120		Im Kartirungswege		
				Pürglitz						123				
			II.											

Die im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarife Theil II, Heft I (Nachtrag VIII vom 1. Jänner 1894) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39 G für Schlacken zum Hochofenbetriebe werden ab 15. Jänner 1894 rücksichtlich der Station Althütten durchwegs um 2 Pfennige und rücksichtlich der Station Pürglitz durchwegs um 3 Pfennige ermässigt.

183	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 132 vom 18. November 1893, sub Post 2016, verlautbarte Publication wird dahin abgeändert, dass bei den bezüglichen Kartirungsfrachtsätzen die Reexpedition nunmehr in allen im Ausnahmetarife für den Getreideverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits vom 1. Jänner 1893 vorgesehenen Lagerhäusern, demnach auch in den Lagerhäusern in Prag und München gestattet ist.

Fortlaufende Nr.	184	185	186	187
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Güter	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes	Rohes, unreines Salzgestein
für die Transportstrecke von	Parsch transit	a) Elbeteinitz b) Pardubic (St.E.G.)	Kernhof	Wieliczka
für die Transportstrecke nach	Salzburg loco	a) Mähr.-Ostrau b) Oderberg	Sohland a/Spree Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.)	Krakau transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Einhaltung der für Güter dieser Classen, resp. Tarife bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen, sowie Anfrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen mit direct nach Szczakowa lautenden Frachtbriefen. Die Verladung des Salzgesteines in die Eisenbahnwagen hat die Partei zu besorgen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Januar 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Localtarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Januar 1894
Frachtsatz per 100 kg		Besteht kein directer Tarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	10 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg			Pfge.: 132, 146	7·2 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatz per 100 kg				2·8 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Güter

des Ausnahmetarifes	des Specialtarifes	der Wagenladungs-Classe	der Classe
I, II, IVa, IVb, IVc	1, 2, 3	A, B, C	I, II

Frachtsatz per 100 kg

| Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht | | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
188	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	a) Prag B.W.B. und k.k.St.B. b) Pilsen B.W.B. und k.k.St.B.	Bludenz Bregenz und Lindau Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lauterach Lustenau Nendeln Nenzing Rankweil St. Margarethen Schaan-Vaduz Schwarzach Strassenhaus	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr vom 1. Juli 1893	a) 128 b) 113	a) 75 b) 71	a) 53 b) 42	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens 28. Februar 1895 vorzulegen sind	
									128 113	80 77	48 36			
									128 113	79 75	49 38			
									128 113	79 76	49 37			
									128 113	77 74	51 39			
									128 113	77 73	51 40			
									128 113	78 75	50 38			
									130 116	80 77	50 39			
									128 113	79 75	49 38			
									128 113	80 77	48 36			
									130 116	80 78	50 38			
									128 113	78 75	50 38			
									128 113	76 73	52 40			
									128 113	77 74	51 39			
									130 116	80 78	50 38			
									128 113	79 75	49 38			
									128 113	80 76	48 37			
									128 113	75 72	53 41			
189	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ceresin	Mährisch-Ostrau (Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Paris (Donaue und Reuilly)	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen oder umgekehrt	Vom 1. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Francs Gold für 1000 kg a) 116·55 b) 107·45			Im Kartirungswege		
190	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Obst als Eilgut	Török—Becse—Arad	L e m b e r g	a) Aufgabe in beliebigen Gewichtsmengen; b) Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Tarife	kr. ö. W. a) 356 b) 330·0 c) —				Im Kartirungswege		
			Frisches Obst als Frachtgut							— 223·7 218·7					
			Gemüse aller Art und Melonen als Eilgut							356 330·0 —					
			Gemüse aller Art und Melonen als Frachtgut							— 223·7 160·8					
191	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Krakau transit	Podwoloczyska-Reichsgrenze Brody-Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen nach Russland	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterr. - Ungar. - Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 56 49			Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	

193				192	Fortlaufende Nr.	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn				**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	von der	Die Publication erfolgt
				Betheiligten Verwaltungen	und im Namen der	
d) Güter der Fraohtgutclasse I	c) Gütor der Fraohtgutclnsse II	b) Holz des Specialtarifee 2 nnd der Clasee C, bei Aufgnbe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	a) Kohlen, mineralische, bei Beznhlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindeeten jedoch für dae Ladegewicht der verwendeten Wageu	Kohlen, minernlische	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht:
bezw. vice versa: Zauchtel		Z a n c h t e l		Sämmtlichen unmittelbar an der Montanhahn (Montanhhf. Ostrau his znr Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben dee Oetrau-Karwiner Revieres, hezw. von der Einmündung der im Privatheeitze hefindlicheu Flügelbahnen in die Montanhahn, dann rückeichlich der Strecken nh Einmündnng der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aue dem Dombran-Karwiner Reviere	von	für dio Transportstrecke
bezw. vice versa: Fulnek		F u l n e k		Neufeld (Lajta-Ujfaln)	nach	für dio Transportstrecke
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsqnantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad a), b), c) und d) zusammengenommen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Beetimmungen; Ahladen der Sendnngen ad a) und h) durch Parteiorgane				**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtuugsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für dae Ladegewicht, bezw. (wenn ein eolches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Beetimmungen; Bestimmnng der Sendnngen zu Regiezwecken der Raab-Oedenhurg-Ebenfurther Eisenbahn, unter deren Firma als Anfgeberin und Empfängerin dieselben znr Beförderung kommen und dnrch welche eelhe auch hezogen werden müssen	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	
Bie Ende December 1894				Bis Ende December 1894	in der Zeit	und gilt
L o c a l t a r i f e				Nachtrag III vom 1. October 1893 zum Ausnahmetarife für den Oeeterr.-Ungar. Kohlenverkehr, Heft 3, vom 10. April 1892	Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht
10·5 kr.	9·0 kr.	7·5 kr.		62·0 kr.	Frachtsatz per 100 kg	
8·0 kr.	7·0 kr.	6·0 kr.		50·4 kr.	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	
2·5 kr.	2·0 kr.	1·5 kr.		11·6 kr.	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	
Im Rückvergütungswege				Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	
Bei den Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma nie Empfängerin lautende Frachtbriefe und hei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lauteude Original-Aufnahmsscheine, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlauf des Zugeetändniesee. Bei den Sendungen mineralischer Kohlen und Holz nach Fulnek müseen die Frachtbriefe die Beetätigung von Seite dee Statione-Vorstandee der genannten Station trngen, dase das Abladen durch Parteiorgane hewirkt wordeu iet. Die zur Vorlage hedungenen Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgeetellt				Von dor Aufgahestation heglanbigte Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen epätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugestäudnisses	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
					Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
194	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Bantech	Zauchtel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	19·5 kr.	15 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege			
195	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bnechtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno Altkladno Nenkladno Bnschtěhrad Duby Střebichovic-Vinařic (anch Lihnšiner Schacht)	Nestomitz (Zuckerfabrik)	**1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis 15. April 1894	Localtarife	**Bestehen keine directen Frachtsätze**	19 kr.		Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Juli 1894	
196	Buschtěhrader Eisenbahn		Façoneisen Rakonitz Krupa transit			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief 2. Gilt nur für Sendungen, welche nach Kolleschowitz per Bahn befördert werden und für Jechnitz bestimmt sind 3. Contrahent ist verpflichtet, alle seine Façoneisen-Sendungen von Stationen der ehemaligen Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, sowie von dem Eisenwerke in Kladno originirend, per Bahn nach Kolleschowitz zu leiten	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—V	7·9 kr. ö. W. 5·6 kr. ö. W. 2·3 kr. ö. W.			Im Rückvergütungswege	Anf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
197	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894, gelangt für die zum Baue der neuen bei Zwodau gelegenen Mathias-Tiefbau-Anlage der Reichenauer Kohlengewerkschaft dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben, und in der Station Davidsthal oder Falkenau a/E. zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarife XVIII des Local-Gütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung												

Fortlaufende Nr.	198	199	200
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Graz-Köflacher Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	2. Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren aller Art der Positionen E—6 und 7 der Gütercla ssification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893 / 1. Eisenerze, rohe, dann Eisen (alt) u. Altschienen, Robschienen, Schweiss- und Flusseisenknüppel, feuerfestes Materiale, sowie Roheisen	Holz der Position II—20, Post 4, 6, 7 und 9 des Tarifes Theil I	Holz der Position II—20, Post 1, 2. 3 und 5 des Tarifes Theil I	Holz der Position II—19 des Tarifes Theil I	Maschinen, Motoren, Materialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke: von	Trzynietz K.O.B.		1. Tersain 2. Domschale 3. Jarše-Mannsburg 4. Stein Station	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	
für die Transportstrecke: nach (bezw. vice versa)	Ustron K.F.N.B.	Triest S.B., Triest Freihafen und Triest St. Andrea	Triest S.B. und Freihafen Triest St. Andrea Herpelje Pinguente Mitterburg-Pisino Canfanaro Rovigno Pola	Triest S.B., Triest Freihafen und Triest St. Andrea	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen / Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens sind die normalen Bestimmungen der einschlägigen Localtarife massgebend.			Für die Transporte von Maschinen, Motoren, Materialien und Einrichtungsgegenstände, welche bei der Installation der elektrischen Anlage beim Bergbaue in Kalkgrub Verwendung finden, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, rücksichtlich der Strecken Graz S.B.-Wies und Schwanberg ein 25percentiger Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Localtarifes (Theil II) der Graz-Köflacher Bahn, unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes XVII des Localtarifes (Theil II) der Südbahn, im Rückvergütungswege bewilligt
und gilt in der Zeit	Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane				
	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zu den Tarifen (Theil II) für den österr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen hiezu	Localtarife der betheiligten Bahnen			
Frachtsatz per 100 kg	12 kr.	Directe Tarife bestehen keine			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	9 kr.	80 82 84 86	1. 2. 3. 4. 65 67 69 73 68 70 72 76 64 66 68 72 68 70 72 76 74 76 78 82 78 80 82 86 84 86 88 92 86 88 90 94	68 70 72 76	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3 kr.				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege			Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kundmachung.

Nachdem die in der „Wiener Zeitung“ vom 29. October 1893, Nr. 249, verlautbarte Offert-Ausschreibung auf die unten angeführten Materialien resultatlos war, schreiben wir hiemit für die Lieferung der unten angeführten Materialien pro 1894 eine neuerliche Offertverhandlung aus.

Diese Materialien sind folgende:

Kupferstangen und Platten.

3000 kg Kupferstangen, runde, 27—35 mm stark;
3000 kg Kupferstangen, viereckige 50 mm stark;
800 kg Kupferplatten für Feuerkasten, diverser Maasse;
1000 kg Kupferblech für Feuerkasten, diverser Masse;
150 kg Messingblech, diverser Maasse;
2500 kg Zinkblech, 5 mm stark, 255 mm breit, 1000 mm lang.

Röhren.

2000 kg { Kupferröhren, diverser Maasse;
Kupferstutzen, 170 mm lang, 54/46 Durchmesser;
Kupferstutzen, 130 mm lang, 41/36 Durchmesser.

Drähte.

250 kg Kupferdraht, diverser Maasse;
100 kg Messingdraht, diverser Maasse;
50 St. Anschütz'sche Schmierwaaren-Einsätze.

Die auf diese Materialien bezughabenden und mit einem 50 kr.-Stempel zu versehenden Offerte sind gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift:

„Offert zur Zahl 270/10 AII“

bis spätestens 15. Februar 1894, 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate (Budapest, Maria Valeriagasse Nr. 11) franco einzureichen.

Die auf diese Lieferung bezughabenden sonstigen Bedingungen wurden schon in der „Wiener Zeitung vom 29. October 1893, Nr. 249, veröffentlicht und bleiben unverändert in Kraft.

Die Offerenten bleiben bis 15. März 1894 im Worte.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist bei unserer Budapester Hauptcassa längstens bis zum 14. Februar 1894 als Vadium 5pCt. des Werthes der offerirten Material-Quantitäten in Baarem oder cautionsfähigen Werthpapieren zu erlegen, welche letztere mit 10 pCt. unter dem Tagescours bewerthet werden.

Budapest, am 31. December 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

WILHELM NOWOTNY'S

Portal-, Bau- und Möbel-Tischlerei

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

WIEN, IX., Althanplatz 4 und Alserbachstr. 33

empfiehlt sich den (363)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen für sämmtliche Tischlerarbeiten.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen beabsichtigt die Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für zwei Locomotiv-Drehscheiben von 14·65 Meter Durchmesser und für fünf Wasserstationen der im Bau befindlichen Linie Stanislau-Woronienka im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung und Aufstellung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe als Offertformularien, Bedarfsausweise Lieferbedingnisse und der Normal- und Specialzeichnungen der k. k, österreichischen Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung II der k. k. General-Direction (Wien, Westbahnhof) sowie bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen in Krakau und Lemberg eingesehen und gegen Vergütung der Kosten bei der k. k. General-Direction auch behoben werden können.

Die auf diese Lieferung Bezug habenden Offerte sind ungestempelt unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift; „Offerte für die Lieferung von Drehscheiben und Wasserstations-Einrichtungen der Linie Stanislau-Woronienka“ bis zum 10. Februar 1894, Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrations-Gebände nächst dem Westbahnhofe) einzureichen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Fachabtheilung II (am Westbahnhofe) statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben anzuwohnea.

Wien, im Jänner 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (335)

Patronen und Geschosse.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. Wien, 18. Jänner 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnrecht. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues, vom 12. December 1893, *) womit eine Schiffahrts- und See-Polizei-Ordnung für die oberösterreichischen und Salzburgischen Seen erlassen wird.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Vermeiden gegenseitiger Behinderungen und Beschädigungen.

§ 1.

Die Führer von Schiffen jeder Art und von Flössen, sowie die Inhaber von Badeanstalten und anderen an einem See befindlichen Anlagen haben sorgfältig darauf zu achten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

Führung von Positions-Lichtern.

§ 2.

In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sind bei jedem Wetter nachstehend erwähnte Positionslichter und keine anderen zu führen:

1. Von jedem in Fahrt begriffenen Dampfschiffe:

a) vorne am Bug oder am vorderen Maste, u. zw. mindestens in einer Höhe von 1 m über den Seitenlichtern ein helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 20 Compassstrichen, u. zw. 10 Striche von vorne nach jeder Seite sichtbar ist;
b) an der rechten Seite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Compassstrichen von vorne nach rechts sichtbar ist;
c) an der linken Seite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Compassstrichen von vorne nach links sichtbar ist;
d) am Heck ein blaues Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 16 Compassstrichen, u. zw. 8 Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.

Bei Dampfbooten ohne Deck kann das Buglicht mit den Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt werden.

2. Von jedem in Fahrt begriffenen Segel- oder Ruderschiffe und Flosse:

a) in selbstständiger Fahrt vorne am Bug ein helles, weisses, gleichmässig nach allen Seiten hin sichtbares Licht;
b) im Schlepptau eines anderen Fahrzeuges ein weisses Licht, welches gleichmässig nach jeder Seite sichtbar ist, und bei angehängtem Schlepp am Heck, bei geschwabtem Schlepp an der äusseren Bordwand anzubringen ist.

Von mehreren an einer Seite geschwabten Schiffen hat nur das äusserste dieses Licht an der äusseren Bordwand zu führen.

Die Bestimmung unter b findet jedoch keine Anwendung auf von den Dampfschiffen nachgeschleppte kleine Boote.

*) Enthalten in dem am 9. Jänner 1894 ausgegebenen IV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 5.

3. Die Lichter sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein:

a) bei Dampfschiffen:
das Buglicht auf . . . . . 1000 m
die Seitenlichter und das Hecklicht auf . . . . . 500 „

b) bei Segel-, Ruderschiffen und Flössen:
das weisse Licht auf . . . . . 500 „

4. Die Seitenlichter der Dampfschiffe müssen so angebracht sein, dass sie annähernd die Breite des Schiffes darstellen; bei Raddampfern sind sie so weit thunlich gegen die Aussenkanten der Radkästen hin zu befestigen. Ausserdem müssen diese beiden Seitenlichter von der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche soweit vor den Lichtern herausragen, dass diese nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können.

Fahr- und Ausweichregeln.

§ 3.

1. Dampfschiffe, welche eine regelmässige Verbindung zwischen zwei oder mehreren Orten unterhalten, haben bei diesen Fahrten eine bestimmte Fahrlinie einzuhalten, von der nur in Nothfällen abzuweichen ist.

2. Das Wettfahren von Dampfschiffen ist untersagt.

3. Kein Fahrzeug soll in den Curs eines anderen auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren, so dass es solches in seinem Laufe stört.

Das Anschwimmen oder Anhängen von Badenden an Dampfschiffe, das Anfahren derselben durch Ruder- oder Segelschiffe, sowie das Anhängen kleiner, mit Fahrgästen besetzter Ruderschiffe (Gondeln) an Dampfschiffe ist untersagt.

4. Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss jedes Schiff seinen Curs nach rechts ändern, damit sie einander links vorbeifahren.

Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Curs beibehalten frei von einander passiren müssen.

Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe den Bug, den Mast und den Camin des anderen mit seinem Bug, Mast und Camin in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

5. Wenn die Curse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner rechten Seite hat.

6. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solcher Richtung fahren, dass für sie die Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Dampfschiffe haben sich unter allen Umständen, namentlich bei stürmischer Witterung, von Segelschiffen und kleinen oder schwer beladenen Fahrzeugen derart entfernt zu halten und nöthigenfalls die Maschine abzustellen, dass für diese Fahrzeuge beim Vorüberfahren durch den Wellenschlag keine Gefahr entsteht.

7. Jedes Dampfschiff, welches einem Schiffe in gefahrdrohender Weise nahekommt, muss die Fahrt vermindern oder wenn nöthig stoppen und rückwärtsgehen.

Tritt dieser Fall bei zwei Dampfschiffen ein, so hat dasjenige derselben, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere Dampfschiff durch Abgabe des in der beiliegenden Signalordnung (Post Nr. 6) vorgeschriebenen Alarmsignales mit der Dampfpfeife auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen, welches Signal von dem anderen Dampfschiffe sofort zu erwidern ist. (Anlage A.)

In gleicher Weise hat ein Dampfschiff, wenn es sich in gefahrdrohender Weise einem Segelschiffe, Ruderboote oder Flosse nähert, diese Fahrzeuge durch das erwähnte Alarmsignal mit der Dampfpfeife auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Das Segelschiff, wenn es die Gefahr früher bemerken sollte, als das sich nähernde Dampfschiff, ist ebenfalls verpflichtet, mittelst des in der Signalordnung (Post Nr. 6) vorgeschriebenen Alarmsignales mit dem Nebelhorne die Aufmerksamkeit des Dampfschiffes wachzurufen.

8. Wenn ein Dampfschiff während der Fahrt manövrirunfähig wird, so hat dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch das in der Signalordnung (Post Nr. 6) hiefür vorgesehene Signal bekanntzugeben.

9. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, ausweichen, nämlich:

a) ein Segelschiff, welches mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) fährt, muss einem am Winde fahrenden Schiffe aus dem Wege gehen;

b) von zwei Schiffen, die in entgegengesetzter Richtung am Winde auf einander zufahren, muss dasjenige Schiff aus dem Wege gehen, welches den Wind von der linken Seite hat;

c) wenn zwei Schiffe mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) segeln und denselben von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige Schiff, welches den Wind von der linken Seite hat, dem anderen aus dem Wege gehen;

d) von zwei Schiffen, welche mit vollem Winde segeln und den Wind von derselben Seite haben, muss dasjenige Schiff ausweichen, welches auf der Windseite liegt;

e) ein Schiff, welches mit vollem Winde in der Kielrichtung fährt, muss jedem Schiffe aus dem Wege gehen.

10. Ohne Rücksicht auf irgend eine der in den vorstehenden Ziffern enthaltenen Regeln ist jedes Dampfschiff oder Segelschiff, wenn es ein anderes Schiff überholt, verpflichtet, diesem letzteren aus dem Wege zu gehen.

Ein Dampfschiff, das bei Nacht neben einem Segelschiffe vorfahren will, hat diese Absicht durch das in der Signalordnung (Post Nr. 5) vorgesehene Ueberholungs-Signal kundzugeben.

11. Dampfschiffe haben sich zur Bekanntgabe der Art und Weise des Ausweichens der in der Signalordnung (Post Nr. 4 a, b und c) vorgesehenen Cursänderungs-Signale zu bedienen.

12. In allen Fällen, in welchen nach den obigen Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere Schiff seinen Curs beibehalten.

13. Ruderboote haben stets den Dampf- und Segelschiffen auf entsprechende Entfernung aus dem Wege zu gehen, untereinander aber rechts auszuweichen und links vorzufahren.

14. Den Flössen haben alle anderen Fahrzeuge aus dem Wege zu gehen.

Vorsichtsmassregeln bei ungünstigem Wetter (Nebel, Schneegestöber, Sturm u. dgl.), Ausrüstung der Schiffe zur erforderlichen Signalgebung.

§ 4.

a) Dampfschiffe müssen bei unsichtigem Wetter das in der Signalordnung (Post Nr. 3 a) vorgeschriebene Nebelsignal geben;
b) Segelschiffen ist, die Frachtsegler ausgenommen, die Fahrt bei unsichtigem Wetter gänzlich untersagt.
c) Frachtsegler, Ruderschiffe und Flösse dürfen bei diesem Wetter die Fahrt nur dann antreten, bezw. fortsetzen, wenn sie mit einem Nebelhorne behufs Abgabe des in der Signalordnung (Post Nr. 3 b) vorgeschriebenen Nebelsignales versehen sind;
d) bei Sturm ist Ruder- und Segelschiffen, dann Flössen die Ausfahrt, ausgenommen zur Hilfeleistung in Seenoth, untersagt;
e) werden Fahrzeuge während der Fahrt von einem Wetter überrascht, bei welchem ihnen die Fahrt untersagt ist, so haben sie sogleich dem nächsten Ufer zuzufahren.

Anlegen der Fahrzeuge.

§ 5.

Das Anlegen der Fahrzeuge ist in der Regel nur an den behördlich bestimmten, öffentlich bekannt zu machenden Landungsplätzen gestattet. Hiebei haben die zuerst ankommenden Schiffs- und Flossführer ihre Fahrzeuge so zu stellen, dass die nachkommenden ungehindert landen können.

Inwiefern die Uferbesitzer verpflichtet sind, das Landen und Befestigen der Fahrzeuge, das Aussetzen derselben und ihrer Ladung, sowie das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestimmte Personal zu dulden, wird durch das Gesetz vom 30. Mai 1869 (R.-G.-Bl. 93), betreffend die der Reichsgesetzgebung vorbehaltenen Bestimmungen des Wasserrechtes und das $\frac{\text{oberösterreichische}}{\text{salzburgische}}$ Landesgesetz vom 28. August 1870 (L. G. Bl. Nr. 32) über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer bestimmt.

Die Anlegestellen der concessionirten Dampfschiffahrts-Unternehmungen dürfen während des Zufahrens, Anlegens und Abfahrens der Dampfschiffe weder von anderen Fahrzeugen, noch in sonstiger Weise verlegt werden.

Befestigen der stillliegenden Fahrzeuge.

§ 6.

An den Liegeplätzen sind die Fahrzeuge so zu befestigen, dass sie auch bei bewegtem See vor dem Losreissen gesichert sind, andere Fahrzeuge nicht beschädigen und die Schiffahrt nicht behindern können. Kleinere Fahrzeuge sind, wo es zur Verhütung von Gefahren nothwendig ist, bei bedeutendem Steigen des Sees unter entsprechenden Vorsichtsmassregeln ans Land zu ziehen.

Warnzeichen, Fischerzeichen, Holzbögen.

§ 7.

Jeder Führer eines Fahrzeuges hat die durch Warnzeichen (Seemarken) kenntlich gemachten Untiefen oder andere gefährliche Stellen, sowie die ausserhalb der gewöhnlichen Dampfschiffcurse liegenden Fischerzeichen, insbesondere die bezeichneten Laich- (Schon-) stätten der Fischer und die Holzbögen sorgfältigst zu meiden. Ebenso ist es strengstens untersagt, Warnzeichen, sowie sonstige zur Kenntlichmachung des Fahrwassers angebrachte Zeichen zu beschädigen, zu verrücken oder zu entfernen. Ist dies gleichwohl geschehen, so hat der Schiffs- oder Flossführer, wenn möglich, das Zeichen sofort wieder auszubessern, an die richtige Stelle zurück zu bringen oder nothdürftig zu ersetzen, jedenfalls aber der Schiffahrtsbehörde unverzüglich die Anzeige von dem Geschehniss zu erstatten.

Hilfeleistung bei Seenoth.

§ 8.

Bei eintretenden Gefahren haben alle Schiffer, Flösser und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitig Hilfe zu leisten, so weit sie dies ohne erhebliche Gefahr für das eigene Fahrzeug und die darauf befindlichen Personen im Stande sind.

Nach einem Zusammenstosse von Fahrzeugen sind diese Pflichten gegenseitig.

Von jedem Unglücksfalle ist der Schiffahrtsbehörde auf dem kürzesten Wege Anzeige zu erstatten.

Bezeichnung und Beseitigung gesunkener Fahrzeuge und Anlagen.

§ 9.

Hindert oder gefährdet ein festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug oder eine gesunkene Anlage (Badeanstalt u. dgl.) die Schiff- und Flossfahrt, so hat der betreffende Führer oder Eigenthümer ungesäumt die Wiederflottmachung oder Wegräumung zu veranlassen, widrigenfalls dieselbe von der Schiffahrtsbehörde auf seine Gefahr und Kosten, unbeschadet des ihm gegen dritte Personen etwa zustehenden Rückgriffrechtes, vorzunehmen ist.

Bis zur Wiederflottmachung, bezw. Beseitigung, sind derartige Hindernisse vom Führer, bezw. Eigenthümer tagsüber in leicht kenntlicher Weise zu bezeichnen, vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang aber bei jedem Wetter mit einem weissen, nach allen Seiten sichtbaren Lichte zu beleuchten.

Einfangen frei treibender Fahrzeuge.

§ 10.

Frei am See treibende Eahrzeuge sind durch die Vorstehung der nächsten Ufergemeinde, vorbehaltlich des etwaigen Rückgriffes gegen dritte Personen, bergen zu lassen.

Motorenboote.

§ 11.

Auf Motorenboote (Boote mit Petroleum-, Naphta-, Benzin-, elektrischem Betriebe u. dgl.) haben die für die Dampfschiffe geltenden Bestimmungen Anwendung zu finden.

Fischerboote.

§ 12.

Fischerboote sind je nach dem Fortbewegungsmittel (Dampf, Motor, Ruder, Segel) als Dampf-, Motoren- Ruder- oder Segelschiffe anzusehen.

II. Besondere Bestimmungen für die gewerbsmässig betriebene Schiffahrt und die Flossfahrt.

Allgemeine Anordnungen.

§ 13.

Bezüglich der Concessionirung des Dampfschiffahrtsbetriebes zur Beförderung von Personen oder Sachen, der Untersuchung und Führung der Dampfschiffe, der Erprobung und periodischen Untersuchung der Dampfkessel, der Führung der Dampfschiffmaschinen und der Bedienung der Kessel durch hiezu befähigt erkannte Personen sind die einschlägigen besonderen Gesetze und Verordnungen, bezüglich der Segel- und Ruderschiffahrt die Bestimmungen der Gewerbeordnung und der hiezu ergangenen Verordnungen mit den durch die nachfolgenden Paragraphe fest gestellten Ergänzungen massgebend.

Bezeichnung der Fahrzeuge.

§ 14.

Jedes zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachenbeförderung bestimmte Schiff muss auf beiden Bordseiten dunkel auf hellem oder hell auf dunklem Grunde in deutlich lesbarer Weise und in Buchstaben, bezw. Ziffern von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite nicht unter $^1/_5$ der Höhe betragen darf, die vorgeschriebene Bezeichnung führen.

Diese Bezeichnung besteht bei Dampfschiffen in deren Namen, bei Segel- und Ruderschiffen in der von der Schiffahrtsbehörde ertheilten Ordnungsnummer und bei allen Schiffen überdies aus einem Ringe, in dem Anfangs- und Endbuchstaben der Behörde, welche die ordentliche Schiffsuntersuchung veranlasst hat, bezw. in deren Schiffsregister das Schiff geführt wird, eingetragen sind, z. B. $\left(\frac{G}{n}\right)$.

Flösse haben auf einer Stange von mindestens 2 m Höhe in der Längsrichtung angebrachte weisse Tafeln zu führen, auf denen beiderseits mit schwarzen Buchstaben von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite nicht unter $^1/_5$ der Höhe betragen darf, Name und Wohnort des Eigenthümers oder des Flossführers aufgeschrieben ist.

Tauchtiefe, Maximal-Personenzahl.

§ 15.

Für jedes zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachenbeförderung bestimmte Schiff ist die Linie der grössten zulässigen Eintauchung, für jedes Personenschiff ausserdem die Maximalzahl der auf einmal aufzunehmenden Personen behördlich zu bestimmen, am Fahrzeuge gelegentlich dessen sonstiger Untersuchung ersichtlich zu machen und stets deutlich kennbar zu erhalten.

Die Ersichtlichmachung der grössten zulässigen Eintauchung erfolgt durch Striche von mindestens 50 cm Länge und 5 cm Höhe dunkel auf hellem oder hell auf dunklem Grunde. Die Unterkante des Striches muss mit der festgesetzten Linie der grössten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

Der Mindestabstand dieser Linie vom Schiffsrande (die Freibordhöhe) hat zu betragen:

für Dampfschiffe 40 cm von der unteren Kante der tiefsten Oeffnung in der Bordwand an geechnet;

für Ruder- und Segelschiffe bis zu 30 Tonnen Tragfähigkeit 24 cm,

für solche über 30 Tonnen Tragfähigkeit 30 cm.

Für kleine Ruderboote bis zu einer Tonne Tragfähigkeit kann von der Schiffahrtsbehörde auch eine geringere Freibordhöhe gestattet werden.

Für Schiffe von besonderer Constructionsart bleibt es der Schiffahrtsbehörde vorbehalten, wenn nöthig auch eine besondere Freibordhöhe vorzuschreiben.

Die Maximal-Personenzahl ist an einer leicht zugänglichen Stelle in gut sichtbarer Weise in Holzschiffen einzubrennen, in anderen Schiffen einzuschlagen.

Im einzelnen Falle sind bei Berechnung dieser Zahl Kinder über 10 Jahre als Erwachsene, kleinere Kinder aber zwei für eine Person zu rechnen.

Jede Ueberschreitung der Linie der grössten zulässigen Eintauchung oder der Maximal-Personenzahl ist untersagt. Bei Eintritt einer solchen darf vor deren Behebung die Fahrt nicht angetreten, bezw. fortgesetzt werden.

Mit Gütern beladene Flösse müssen an ihrer oberen Fläche wasserfrei bleiben.

Tauchungsscala.

§ 16.

Bei jedem Dampfschiffe, sowie bei Ruder- und Segelschiffen von mindestens 30 Tonnen Tragfähigkeit muss am Buge, mittschiffs und am Heck eine Tauchungsscala mit Theilstreifen von 2 cm angebracht sein, welche bis zur Linie der grössten zulässigen Eintauchung reicht.

Ausrüstung für Nothfälle.

§ 17.

Jedes zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachen-Beförderung bestimmte Schiff muss mit den für Hilfe in Nothfällen erforderlichen Gegenständen und Einrichtungen versehen sein.

Hiezu gehören:

1. Bei Dampfschiffen:

a) mindestens ein den Grössenverhältnissen des Hauptschiffes angepasstes, unversinkbares, stets mit den nöthigen Handrudern und dem Steuer versehenes Rettungsboot (Beibot), welches so anzubringen ist, dass es rasch ins Wasser gelassen und bemannt werden kann;

b) eine bewegliche Ueberbordleiter, welche ausserhalb des Schiffes angehängt werden kann und deren unteres Ende bis zum Wasserspiegel reicht;

c) eine Leckpumpe;

d) eine der Grösse und Zweckbestimmung des Schiffes entsprechende Anzahl von Rettungsringen, Leckverstopfungs-Gegenständen und Wassereimern. Auf den zur Personen-Beförderung bestimmten Schiffen ist ausserdem ein Theil der auf Deck aufgestellten Tische und Bänke so einzurichten, dass sie ins Wasser geworfen werden können und genügende Schwimmkraft besitzen, um ebenfalls zur Rettung von ins Wasser gerathenen Personen dienen zu können.

Bei Dampfschiffen ohne Deck kann von den Erfordernissen der lit. a, b und c Umgang genommen werden.

2. Bei Segel- und Ruderschiffen von mehr als 30 Tonnen Tragfähigkeit mindestens je zwei Rettungsringe und Wassereimer, sowie die entsprechenden Leckverstopfungs-Gegenstände, bei kleineren derartigen Fahrzeugen aussenbords um das Fahrzeug herum eine Fangleine und ein Leckverstopfungs-Gegenstand.

Untersuchung der Segel- und Ruderschiffe.

§ 18.

Segel- und Ruderschiffe dürfen zur gewerbsmässigen Personen- und Sachen-Beförderung nicht früher verwendet werden, als bis sie auf ihre Tüchtigkeit, Tragfähigkeit, Ausrüstung und Bemannung untersucht und hiebei als zur Schiffahrt geeignet befunden worden sind.

Das Ansuchen um Vornahme der Untersuchung ist bei der Schiffahrtsbehörde des Standortes des Fahrzeuges einzubringen.

Die Untersuchung selbst erfolgt über Auftrag dieser Behörde zu einer von ihr festzusetzenden Zeit und durch einen von ihr bestimmten Sachverständigen.

Jedem bei der Untersuchung als geeignet befundenen Schiffe ist von der Schiffahrtsbehörde eine Ordnungsnummer zu ertheilen.

Die Untersuchung ist jedes zweite Jahr und ausserdem im Falle einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes oder dessen Uebersiedlung auf einen anderen See zu wiederholen.

Ueberdies ist jede Schiffahrtsbehörde berechtigt, im Bedarfsfalle auch in der Zwischenzeit ausserordentliche Untersuchungen aller oder einzelner in ihrem Sprengel verkehrenden gewerblichen Segel- und Ruderschiffe vorzunehmen.

Die bei einer Untersuchung nicht in fahrtüchtigem Zustande befundenen Schiffe sind, abgesehen von der dem Eigenthümer etwa treffenden Strafe, bis zum Nachweise der Behebung des vorgefundenen Gebrechens ausser Betrieb zu setzen.

Die Kosten der ersten und der nach je zwei Jahren sich wiederholenden Untersuchung eines Schiffes, sowie jener im Falle einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur oder der Uebersiedlung auf einen anderen See hat der Eigenthümer zu tragen. Zu den Kosten anderer Untersuchungen ist derselbe jedoch nur dann heranzuziehen, wenn sein, oder eines seiner Schiffe hiebei nicht in fahrtüchtigem Zustande befunden wurde.

Wird ein Schiff von dem Verkehre auf dem See, für welchen es behördlich untersucht und zur Schiffahrt geeignet befunden wurde, dauernd abgezogen, so ist dies der zuständigen Schiffahrtsbehörde anzuzeigen.

§ 19.

Auf Schiffe, welche blos zur einmaligen Fahrt auf einem See dienen, finden die Bestimmungen der §§ 15 bis 18 keine Anwendung. Doch muss auch auf diesen Schiffen Name und Wohnort des Eigenthümers in der durch § 14 bezeichneten Weise angebracht werden, und ist es untersagt, auf solchen Schiffen Fahrgäste mitzunehmen.

Führung der Segel- und Ruderschiffe.

§ 20.

Zur Führung eines der gewerbsmässigen Personen- oder Sachen-Beförderung dienenden Segel- oder Ruderschiffes ist ohne Unterschied des Geschlechtes zuzulassen, wer: mindestens das 16. Lebensjahr erreicht hat, wohlverhalten ist, eine einjährige Verwendung im Schiffsdienste und seine Befähigung hiezu bei einer der Schiffahrtsbehörden für die Seen nachgewiesen hat.

Bei Bewerbern um die Berechtigung zur Führung von Ruderbooten unter einer Tonne Tragfähigkeit ist von dem Erfordernisse der einjährigen Verwendung im Schiffsdienste abzusehen, und genügt der Nachweis der vollständigen Kenntniss des Ruderns.

Jede der vorgenannten Schiffahrtsbehörden hat alljährlich zu einer von ihr zu bestimmenden und öffentlich zu verlautbarenden Zeit, im Bedarfsfalle auch fallweise, in einer See-Ufergemeinde ihres Amtssprengels eine Schifferprüfung zu veranstalten.

Die Prüfung hat sich mehr auf das Praktische als auf das Theoretische des Schiffsdienstes zu beziehen, und ist bei derselben insbesondere auch die Kenntniss dieser Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung so wie der einschlägigen Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze, bei Bewerbern um ein Segelschifferbuch auch die genaue Kenntniss des Segelmanövers zu fordern.

Die Schifferprüfung erfolgt durch eine Commission, bestehend aus dem von der Schiffahrtsbehörde ernannten Vorsitzenden und zwei von ihr zu bestimmenden bereits patentirten Schiffsführern.

Den bei der Prüfung als befähigt erkannten Personen wird von der Schiffahrtsbehörde das Schifferbuch nach dem beiliegenden Muster ausgestellt. (Anlage B.)

Das Schifferbuch berechtigt zur Führung aller Fahrzeuge der darin bezeichneten Gattung auf sämmtlichen oberösterreichischen und salzburgischen Seen.

In Ausübung des Schiffsdienstes oder in Bereithaltung hiezu hat jeder Inhaber eines Schifferbuches dasselbe stets bei sich zu führen und ausserdem das nach der beiliegenden Zeichnung ausgefertigte Schifferabzeichen zu tragen. (Anlage C.)

Ein Schifferbuch zur Führung von Segelschiffen ermächtigt auch zu jener von Ruderschiffen.

Das Schifferbuch ist von der Ausstellungsbehörde für immer oder für eine bestimmte Zeit wieder einzuziehen, wenn nachträglich die Untauglichkeit des Inhabers sich herausstellt oder eintritt oder dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrtsverkehres nicht mehr vereinbar ist, insbesondere wenn der Inhaber wegen Trunkenheit oder wiederholt wegen Uebertretung dieser Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung bestraft worden ist.

Einem auf diese Weise seines Schifferbuches verlustig Gewordenen darf keine der Schiffahrtsbehörden für die Seen ein neues Schifferbuch ausstellen, so lange nicht die Gründe der Entziehung hinweggefallen sind oder die in der betreffenden Verfügung ausgedrückte Zeitfrist abgelaufen ist.

Die Schiffahrtsbehörden für die Seen haben sich gegenseitig die Namen der bei den Schifferprüfungen nicht als befähigt erkannten Candidaten so wie der von der Entziehung des Schifferbuches betroffenen Schiffer mitzutheilen.

Ist die im Schifferbuche befindliche Personsbeschreibung wegen vorgeschrittenen Alters oder aus anderen Gründen nicht mehr passend, so ist dieselbe von der Schiffahrtsbehörde des Wohnortes des Schiffers am See zu ändern, beziehungsweise zu erneuern.

Beim Verlassen des Schiffsdienstes so wie beim Ableben eines Schiffsführers ist dessen Schifferbuch der Ausstellungsbehörde zurückzustellen.

Flossführung.

§ 21.

Die Bestimmungen bezüglich der Führung von Segel- und Ruderschiffen (§ 20) haben auch auf die Flossführer sinngemässe Anwendung zu finden.

Schiffsverleihung.

§ 22.

Bei ungünstiger Witterung oder an Betrunkene dürfen Segel- und Ruderschiffe überhaupt nicht ausgeliehen werden.

Ohne Mitnahme eines Schiffsführers dürfen Segel- und Ruderschiffe an des Fahrens augenscheinlich Unkundige, und überdies Segelschiffe an Personen unter vierzehn Jahren, Ruderschiffe an Personen unter zehn Jahren nicht ausgeliehen werden.

Fahrpreise.

§ 23.

Die Fahrpreise für die Benützung von Segel- und Ruderschiffen werden durch die behördlich festgesetzten Tarife (§ 54, Absatz 2 der Gewerbe-Ordnung) geregelt.

Dieser Tarif ist bei jeder Fahrt und während des Bereitstehens hiezu mitzuführen und dem Fahrgaste auf Verlangen vorzuzeigen. (§ 52 der Gewerbe-Ordnung.)

Beschwerden wegen Tarifüberschreitungen sind bei dem Vorsteher der betreffenden Ufergemeinde, den von diesem bestellten nächst dem Seeufer wohnenden Vertrauensmann oder bei der Schiffahrtsbehörde vorzubringen, welch' letzterer, wenn kein Vergleich zu Stande kommt, die Entscheidung zusteht.

Anlegestellen.

§ 24.

An den Anlegestellen der concessionirten Dampfschiffe sind nach fallweiser Anordnung der Schiffahrtsbehörde alle Vorkehrungen zu treffen und in gutem Zustande zu erhalten, um das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste bequem und gefahrlos zu bewerkstelligen.

Sind hiezu Wasser- oder Uferbauten erforderlich, so haben bezüglich deren Anlage die einschlägigen Bestimmungen des $\frac{\text{oberösterreichischen}}{\text{salzburgischen}}$ Gesetzes vom 28. August 1870 (L.-G.-Bl. Nr. 32) über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer zur Anwendung zu kommen.

Insbesondere ist an jeder solchen Anlegestelle eine mit hinlänglich starken und hohen Geländern versehene Landungsbrücke bereitzuhalten.

Diese Anlegestellen sind ferner durch eine gut sichtbare Tafel, auf welcher auch der Stationsname anzuschreiben ist, als solche zu bezeichnen und nach Sonnenuntergang bei jedem Wetter bis zum Eintreffen, beziehungsweise Abgehen des letzten Dampfers mit einem rothen Lichte entsprechend zu beleuchten.

An jeder solchen Anlegestelle muss ferner für die Abgabe der in der Signalordnung (Post Nr. 3, lit. c) vorgesehenen Nebelsignale ein weittönendes Nebelhorn oder eine hellklingende Nebelglocke angebracht sein.

Gesperrte Anlegestellen sind als solche zu bezeichnen und unzugänglich zu machen.

Wo für zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachen-Beförderung bestimmte Segel- und Ruderschiffe besondere Standplätze behördlich bestimmt sind, haben sich die Schiffsführer und Schiffsverleiher streng an dieselben zu halten. An diesen Standplätzen ist der genehmigte Fahrtarif und ein Auszug aus den Fahr- und Ausweichregeln dieser Schiffahrtsordnung an leicht zugänglicher, gut sichtbarer Stelle anzuschlagen.

Anlegen der Schiffe, Aus- und Einsteigen der Fahrgäste.

§ 25.

Personendampfer haben ihre Abfahrt oder Ankunft durch Läuten mit der Schiffsglocke und Pfeifen mit der Dampfpfeife anzuzeigen. (Signalordnung Post-Nr. 1 und 2.)

Bevor die Verbindung zwischen Dampfschiff und Ufer nicht vollkommen sicher hergestellt ist, darf das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste nicht gestattet werden. Ersteres hat letzterem voranzugehen, während beider aber ist an der Anlegestelle mindestens ein Schiffsmann aufzustellen, um etwaigem Drängen der Fahrgäste und sonstigen Unzukömmlichkeiten entgegenzuwirken.

Segel- und Ruderschiffe müssen, um nicht Wasser zu schöpfen, beim Aus- und Einsteigen der Fahrgäste vom Lande aus gehalten werden.

Mit der Aus- und Einladung von Reisegepäck oder Frachtgütern darf erst nach dem Aus- und Einsteigen der Fahrgäste begonnen werden.

Bei Personenfahrten darf Gepäck oder sonstiges Gut, welches in irgend einer Weise die Betriebssicherheit gefährden könnte, nicht mitgeführt werden.

Schiffs- und Flossordnung, Zurückweisen von Fahrgästen.

§ 26.

Dem Schiffs- oder Flossführer steht in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. so wie die Aufrechthaltung der Ordnung auf demselben betrifft, der Oberbefehl über die Mannschaft und die Aufsicht über die Fahrgäste zu.

Beide sind verpflichtet, den vom Schiffs- oder Flossführer diesbezüglich ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch Folge zu leisten. Handleistungen dürfen jedoch von den Fahrgästen nur im Falle dringender Noth gefordert werden.

Wird ein Fahrzeug geschleppt, so geht dieser Oberbefehl auf den Führer des schleppenden Dampfschiffes über.

Seinerseits hat der Schiffs- oder Flossführer stets ein anständiges und gemessenes Betragen zu beobachten und den Fahrgästen gegenüber sich höflich und zuvorkommend zu zeigen.

Er hat ferner dafür zu sorgen, dass die gesammte Schiffs- und Flossmannschaft, bei Dampfschiffen auch das Maschinen- und Kesselpersonal, alle Obliegenheiten pünktlich erfülle, sich untereinander anständig und friedfertig, den Fahrgästen gegenüber sich höflich und zuvorkommend benehme.

Widersetzliche, Unordnung veranlassende, den Anstand verletzende, trunkene so wie solche Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit die Mitreisenden voraussichtlich belästigen würden, sind von der Aufnahme, beziehungsweise Weiterfahrt, auszuschliessen und in letzterem Falle an der nächsten Anlegestelle auszuschiffen.

Ausserdem darf Personen, welche die Fahrbedingungen erfüllen, nach Zulässigkeit des Raumes die Mitfahrt nicht versagt werden.

Insbesondere sind Segel- und Ruderschiffe verpflichtet, jedem solchen Fahrgaste um die bestimmte Taxe unverweigerlich zu Diensten zu stehen und angenommene Fahrbestellungen pünktlich einzuhalten. (§ 54 der Gewerbe-Ordnung.)

Verhalten der Schiffs- und Flossführer und Mannschaft in Seenoth.

§ 27.

Bei eintretenden Gefahren für das Fahrzeug, die Fahrgäste oder die Ladung, ist rechtzeitig das Nothsignal (Signalordnung Post Nr. 7) zu geben. In solchen Fällen müssen Schiffs- oder Flossführer und Mannschaft sich zunächst angestrengt bemühen, die Gefahr zu beseitigen und, falls hiezu keine Aussicht mehr vorhanden ist, vor Allem auf die Rettung der bedrohten Menschenleben und dann erst auf jene der Ladung bedacht sein. Sie selbst dürfen ihr Fahrzeug erst bei augenscheinlicher Lebensgefahr verlassen.

Ausserdienststellung beschädigter Fahrzeuge.

§ 28.

Ist ein Fahrzeug in einer die Betriebssicherheit gefährdenden Weise schadhaft geworden, so ist es sofort ausser Dienst zu stellen und darf erst nach entsprechender Ausbesserung die Fahrten wieder aufnehmen.

III. Schluss- und Uebergangsbestimmungen.

Behörden.

§ 29.

Mit der unmittelbaren Handhabung und Ueberwachung dieser Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung sind als Schiffahrtsbehörden die politischen Bezirksbehörden für den ihnen zugewiesenen Schiffahrtsbezirk betraut.

Dieselben haben sich hiebei der Mitwirkung der Organe des Staatsbaudienstes, des sonstigen Seeaufsichts-Personals, der Gendarmerie so wie der Vorsteher der Seeufer-Gemeinden zu bedienen, in wichtigeren Angelegenheiten nautisch-technischer Natur aber das Einvernehmen mit dem Schiffahrts-Gewerbe-Inspector zu pflegen.

§ 30.

Wo die besonderen örtlichen Verhältnisse es erfordern, bei vorübergehenden Anlässen so wie in dringenden Fällen, können von der zuständigen politischen Landesstelle Ergänzungs-Verfügungen zu dieser Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung getroffen oder Ausnahmen von den darin enthaltenen Bestimmungen über die Führung der Positionslichter, über die Fahr- und Ausweichregeln, über die Vorsichtsmassregeln bei ungünstigem Wetter und über die Ausrüstung der zur gewerbsmässigen Personen- und Sachen-Beförderung dienenden Ruder- und Segelschiffe für Nothfälle gestattet werden.

Die bezüglichen Anordnungen sind dem Handelsministerium zur Anzeige zu bringen und, insoweit sie nicht bloss für einzelne, rasch vorübergehende Anlässe bestimmt sind, im Landes-Gesetz- und Verordnungsblatte kundzumachen.

Bei Gefahr im Verzuge hat im einzelnen Falle die Schiffahrtsbehörde die erforderlichen Verfügungen gegen nachträgliche Einholung der Genehmigung der vorgesetzten politischen Landesstelle zu treffen.

Schiffsregister, Schiffer- und Flösser-Rolle.

§ 31.

Die Schiffahrtsbehörden haben über die Schiffe, welche in ihrem Amtssprengel den Standort haben, so wie über die von ihnen ausgestellten Schiffer- (Flösser-) Bücher-Vormerke, das Schiffsregister und die Schiffer- (Flösser-) Rolle zu führen. In diesen Vormerken sind auch die amtlichen Ausserbetriebsetzungen nicht als fahrtüchtig befundener Fahrzeuge und die Anzeigen über das Abziehen von Schiffen vom Verkehre (§ 18) so wie die Entziehungen und Zurücklegungen von Schiffer- und Flösser-Büchern einzutragen.

Folgepflicht.

§ 32.

Den Anordnungen der Schiffahrtsbehörden und der zu ihrer Mitwirkung berufenen, in Ausübung dieses Dienstes befindlichen Organe ist seitens der Eigenthümer, Führer und Mannschaft der Fahrzeuge so wie der Fahrgäste unbedingt Folge zu leisten, Insbesondere gilt dies auch von den bei der Veranstaltung von Seefesten getroffenen Vorkehrungen.

Die Beamten der Schiffahrtsbehörden so wie die zu ihrer Mitwirkung berufenen Organe sind, wo es die Ausübung des Schiffahrtsdienstes erfordert, berechtigt, jedes Fahrzeug zu betreten. Auch sind dieselben in Ausübung dieses Dienstes berechtigt, auf jedem zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachen-Beförderung bestimmten Schiffe so wie auf jedem Flosse mitzufahren, beziehungsweise ihr eigenes Fahrzeug einem anderen anzuhängen.

Strafen.

§ 33.

Uebertretungen dieser Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung werden, soweit selbe nicht etwa unter andere gesetzliche Strafbestimmungen fallen, nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit einer Geldstrafe bis zu 100 fl. oder mit Arrest bis zu 14 Tagen geahndet.

Inkrafttreten der Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung.

§ 34.

Gegenwärtige Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung tritt mit 1. März 1894 in Kraft.

Uebergangsbestimmungen.

§ 35.

Für die bereits auf den oberösterreichischen und salzburgischen Seen verkehrenden, zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachen-Beförderung bestimmten Segel- und Ruderschiffe, so wie für die gegenwärtigen Führer dieser Schiffe und die bereits in Verwendung stehenden Flossführer, wird eine Frist von drei Monaten bestimmt, innerhalb welcher den Anordnungen der §§ 18 und 20 dieser Verordnung nachzukommen ist.

Hiebei können Schiffs- und Flossführer, welche sich bereits praktisch erprobt haben, durch die zuständige Schiffahrtsbehörde von der vorgeschriebenen Prüfung enthoben werden.

Wurmbrand m. p. **Bacquehem** m. p. **Falkenhayn** m. p.

Anlage A.

Signal-Ordnung

für die Schiffahrt auf den oberösterreichischen und salzburgischen Seen.

Gattung	Nr.	Name und Bedeutung des Signales	Art und Weise der Signalisirung	Beantwortung des Signales
Fahrsignale	1.	Abfahrtssignal (bei Aufenthalten von mehr als 10 Minuten). (§ 25.)	10 Minuten vor der Abfahrt 1 Mal zu läuten 5 „ „ „ „ 2 „ „ „ unmittelbar „ „ „ 3 „ „ „ mit der Schiffsglocke und ein langer Pfiff mit der Dampfpfeife. ———	
	2.	Ankunftssignal. (§ 25.)	5 Minuten vor der Ankunft an der Anlandestelle Läuten mit der Glocke. 3 Minuten vor der Ankunft ein langer Pfiff mit der Dampfpfeife. ———	
Nebelsignale	3 a	Nebelsignal der Dampfschiffe. (§ 4 a.)	Alle 20 Secunden ein langer Pfiff mit der Dampfpfeife (Motorenboote ohne Dampfpfeife bedienen sich zur Abgabe dieses Signals eines Nebelhorns). ———	
	3 b	Nebelsignal der Ruderboote, Flösse und Frachtsegler, so lange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind. (§ 4 c.)	Alle 20 Secunden ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorn. ———	
	3 c	Nebelsignal der Anlandestellen. (§ 24.)	Alle 20 Secunden ein Glockenschlag oder ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorne. ———	
Cursänderungs-Signale	4 a	Ich richte meinen Curs nach rechts. (§ 3, 11.)	O Ein kurzer Pfiff mit der Dampfpfeife.	Ist eventuell vom anderen Schiffe mit dem Cursänderungs-Signale zu beantworten, welches seinem Ausweichmanöver entspricht.
	4 b	Ich richte meinen Curs nach links. (§ 3, 11.)	OO Zwei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife.	
	4 c	Ich stoppe oder gehe zurück. (§ 3, 11.)	OOO Drei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife.	
Ueberholungs-Signal	5.	Ueberholungssignal eines Dampfschiffes, welches bei Nacht neben einem Segelruderschiffe vorbeifahren will. (§ 3, 10.)	OOOO Vier kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife.	
Alarm- und Nothsignal	6.	Alarmsignal. Daselbe ist zu geben, um ein anderes Schiff auf eine drohende Gefahr aufmerksam zu machen oder von einem manöverirunfähigen Dampfschiffe in See, wenn sich demselben ein anderes Schiff in gefahrdrohender Weise nähert. (§ 3, 7 und 8.)	OOOOOO Kurze, rasch aufeinander folgende Pfiffe oder Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), beziehungsweise Stösse ins Nebelhorn oder Zurufe und Winken (bei anderen Fahrzeugen).	Ist mit dem gleichen Signale mit der Dampfpfeife, bezw. mit dem Nebelhorn oder durch Zurufen und Winken zu beantworten.
	7.	Nothsignal ist zu geben, um Hilfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Noth oder Gefahr ist. (§ 27.)	OOOOOO OOOOOO Kurze, rasch aufeinander folgende Pfiffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), beziehungsweise Stösse ins Nebelhorn (bei anderen Fahrzeugen), Hissen der Nothflagge (= eine grosse rothe Flagge.)	Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignale zu beantworten.

Anmerkung: Kurze Pfiffe und Stösse haben ungefähr 1 Secunde Dauer.
Lange Pfiffe und Stösse haben ungefähr 4 Secunden Dauer.
Die Intervalle zwischen 2 Pfiffen, beziehungsweise Stössen eines Signales haben $^1/_2$ Secunde Dauer.

K. k. Bezirkshauptmannschaft. . . . . Anlage B.

Schifferbuch.

(Flösserbuch.)

Vorzeig$\frac{\text{er}}{\text{erin}}$ dieses . . . . . .

aus . . . . . hat sich über $\frac{\text{seine}}{\text{ihre}}$ Kenntnisse und Fähigkeiten im Betriebe der $\left\{\frac{\text{Ruder-}}{\text{Segel-}}\right\}$ Schiffahrt $\left\{\frac{}{\text{Flossfahrt}}\right\}$ auf oberösterreichischen und salzburgischen Seen dergestalt ausgewiesen, dass $\frac{\text{ihm}}{\text{ihr}}$ die Erlaubniss zur Führung jedes $\left\{\frac{\text{Ruder-}}{\text{Segel-}}\right\}$ Schiffes (Gondel) $\left\{\frac{}{\text{Flosses}}\right\}$ „ auf diesen Seen unter dem heutigen Tage unbedenklich ertheilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von $\frac{\text{seiner}}{\text{ihrer}}$ Seite, das $\frac{\text{seiner}}{\text{ihrer}}$ Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Personen und Waaren gerathen könnte, nach allen Kräften soweit möglich abzuwenden, auch bei $\frac{\text{seinen}}{\text{ihren}}$ Fahrten die schiffahrts- und seepolizeilichen Vorschriften genau einzuhalten, wird $\frac{\text{ihm}}{\text{ihr}}$ hierüber gegenwärtiges $\frac{\text{Schifferbuch}}{\text{Flösserbuch}}$ unter ämtlicher Besiegelung ausgestellt.

. . . . . am . . . . . .

Der k. k. Bezirkshauptmann:
(L. S.) (Unterschrift.)

Personsbeschreibung.

des $\frac{\text{s}}{\text{r}}$ der Inhab$\frac{\text{ers}}{\text{erin}}$

Alter:
Statur:
Augen:
Ohren:
Nase:
Mund:
Haare:
besondere Kennzeichen:
eigenhändige Unterschrift
de$\frac{\text{s}}{\text{r}}$ Inhab$\frac{\text{ers}}{\text{erin}}$

(In Buchform in kleinem Formate auszustellen und mit einem Anhange, enthaltend die wichtigsten Bestimmungen der Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung, auszustellen.)

Anlage C.

Schiffer-Abzeichen.

NB. Platte aus Messingblech mit gepresster Verzierung und Randschrift.
Die Ziffern des Schifferbuches durchlocht.
Zur Befestigung eine rückwärts angebrachte Sicherheitsnadel.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Neustadt über Aichen Unter- und Ober-Langendorf bis zum Vereinigungspunkte des Oslawathales mit dem Hangenthale.

Das k. k Handelsministerium hat dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath und mährisch-schlesischer Landesadvocat in Brünn, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Neustadt über Aichen, Unter- und Ober-Langendorf bis zum Vereinigungspunkte des Oslawathales mit dem Hangenthale im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. Jänner 1894. Z. 67.783 ex 1893.

Eisenbahnrecht.

Zur Frage der Beitragsleistung für die Erhaltung der Zufahrtstrassen zu den Stationen.

Anlässlich einer Meinungsverschiedenheit zwischen einer Localbahn-Unternehmung und der betriebführenden Bahnverwaltung über die Frage, ob die Bestreitung der Beitragsleistungen für die Erhaltung der zu den Stationen führenden Zufahrtstrassen in der Betriebskostenvergütung inbegriffen sei, hat das einvernehmlich zur Entscheidung angerufene Handelsministerium in Anbetracht dessen, dass sich die Angelegenheit als eine Auslegungsfrage des Cap. VII des Allgemeinen Contirungs-Schemas darstellt, bereit gefunden, in die Entscheidung einzutreten, welche in nachfolgendem Sinne gefällt wurde: Nach den Bestimmungen des in Betracht kommenden Betriebsvertrages hat die betriebführende Bahnverwaltung bezüglich der Localbahn als Gegenleistung für die stipulirte Betriebskostenvergütung auch die Kosten für die Bahnerhaltung zu tragen. Die Beiträge für die Erhaltung der Zufahrtstrassen, um deren Entrichtung es sich im vorliegenden Falle handelt, sind jedoch nicht als Bahnerhaltungs-Auslagen anzusehen, denn die im Allgemeinen Contirungs-Schema unter Cap. VII definirten Auslagen für die Erhaltung von Strassen und Wegen können sich naturgemäss nur auf die nach § 10 lit. C des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, von der Bahngesellschaft pflichtmässig hergestellten und von derselben zu erhaltenden Wege, nicht aber auf die ohne Bezug auf das citirte Gesetz oder auf eine concessionsmässige Verpflichtung im Concurrenzwege nach den Landesgesetzen hergestellten Zufahrtstrassen beziehen.

Nachdem nun in dem erwähnten Betriebsvertrage keine weitere ausdrückliche Bestimmung enthalten ist, aus welcher die Verpflichtung der betriebführenden Bahnverwaltung zur Leistung der Jahresbeiträge für die Erhaltung der im Concurrenzwege auf Grund des Landes-Eisenbahnzufahrtstrassen-Gesetzes hergestellten Zufahrtstrassen abgeleitet zu werden vermag, so hat die Localbahn die erwähnten Beiträge aus Eigenem zu bestreiten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn von Bregenz nach Bezau. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss der in der Zeit vom 15. bis 19. September 1893 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des Projectes einer schmalspurigen Localbahn von der Station Bregenz der k. k. Staatsbahnen nach Bezau, hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung, sowie die Situirung und Benennung der Stationen und Haltestellen dieser Localbahn im Sinne der Commissionsanträge mit dem Bemerken genehmigt, dass die von der k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen angeregte Herabminderung der zwischen den Projectsstationen Lingenau und Egg in der Gesammtlänge von 1·5 km projectirten Maximalsteigung von 25% auf 20%, ebenso wie die angeregte Abschwächung des zwischen km 30·5 und 34·0 vorgesehenen Gegengefälles bei der Verfassung des Detailprojectes zu berücksichtigen sein werden. [H.-M.-Z. 51.767 ex 1893.]

Projectirte schmalspurige Localbahn von Neuberg nach Mariazell. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission des Projectes des steiermärkischen Landesausschusses für eine schmalspurige Localbahn von Neuberg über das Niederalpl nach Mariazell für den 19. Jänner 1894 anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Dr. Eugen Netolitzka betraut. [G.-I.-Z. 816.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Variante in km 12·2 bis 14·0: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Concessionäre für die Localbahn Wotic-Selčan für die Variante in km 12·2—14·0 dieser Localbahn für den 18. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 471.]

Projectirte Localbahn von Mähr. - Ostrau nach Witkowitz. (Genehmigung von Oberbauplänen.) Die Pläne über die Anlage von Weichen, Keuzungen und Auflaufschienen für die genannte Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [J. Jänner, Z. 59.162 ex 1893.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Neues Geleise in der Station Pardubitz.) In der Station Pardubitz wird behufs Erleichterung der Manipulation beim Unterbringen der in dieser Station aufgelösten Züge uud der dahin dirigirten Wagen ein neues Geleise hergestellt. [17. December 1893, Z. 63.247.]

— (Ergänzung der Wasserversorgungs-Anlage in Bubna.) Das Project für die Vervollständigung der Wasserversorgungs-Anlage unter Uebertragung eines Wasserkrahnes nebst Putzgrube in der Station Bubna wurde zur Ausführung genehmigt. [20. December 1893, Z. 63.494.]

— (Aufstellung einer Signalhütte nächst Böhmisch-Trübau.) Beim Wächterhause Nr. 199 nächst der Station Böhm.-Trübau wird eine Signalhütte errichtet. [19. December 1893, Z. 63.493.]

— (Kehrichtgrube in Wien.) Am Centralbahnhofe in Wien wird aus sanitätspolizeilichen Rücksichten eine Kehrichtgrube hergestellt. [14. December 1893, Z. 66.130.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Herstellung einer Zufahrtsstrasse in Trautmannsdorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 7. December durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Herstellung einer neuen Zufahrtsstrasse längs des Magazinsgeleises in der Station Trautmannsdorf zur Ausführung genehmigt. [30. December 1893, Z. 68.834.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Rokycan—Nezvěstic: Abtragung der Geleise zur Coaksanlage in Miröschau.) Aus Anlass der Auflassung der Coaksanlage der Steinkohlen-Gewerkschaft Miröschau werden die beiden von der Station Miröschau zu der genannten Coaksanlage führenden Geleise abgetragen. [29. December 1893, Z. 58.893.]

— (Linien Sadova—Smiřitz und Königgrätz—Wostromeř: Adaptirungen in Smiritz und Wostromeř.) In der Station Smiritz der Linie Sadova—Smiritz und in der Station Wostromeř der Linie Königgrätz—Wostromeř werden behufs Vergrösserung der Wohnräume im Aufnahmsgebäude Adaptirungen vorgenommen. [27. December 1893, Z. 68.430.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Pyšely.) Die in der Strecke Wessely a. d. L.—Prag zwischen der Station Čerčan-Pišely und der Haltestelle Sonohrab gelegen, bisher nur für den Fall des Hochwassers oder Eisrinnens in der Sazawa benützte Haltestelle Pišely ist am 1. Jäuner 1894 ständig für den Personenverkehr eröffnet worden In dieser Haltestelle nehmen nur die Personenzüge Nr. 221 und 223 in der Richtung von Beneschau nach Prag und die Züge Nr. 222 und 226 in der Gegenrichtung unbedingten Aufenthalt. Die Personenfahrkarten gelangen in der Haltestelle Pišely nur bis incl. der 5. Zone durch den Wächter zur Ausgabe, und wird das Gepäck fortselbst nur gegen Nachzahlung übernommen, [Z. 1638.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Zugsvermehrung.) Vom 15. Jänner an werden bis auf Weiteres ausser den bereits im Verkehre befindlichen Zügen mit Personenbeförderung noch die Personenzüge Nr. 27 und 28 in der Strecke Prag (Staatsbahnhof)—Kladno mit folgenden Verkehrszeiten in Verkehr gesetzt werden: Zug Nr. 27 ab Prag Staatsbhf. 11 U. Nachts, an Kladno um 12 U. 15 M. Nachts, und Zug Nr. 28 ab Kladno 7 U. Abds., an Prag Staatsbhf. 8 U. 18 M. Abends. [Z. 1448.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von drei Hüttelwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Böhmischen Nordbahn-Gesellschart in Vorlage gebrachten Typenpläne für drei Hüttelwagen, welche bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 69.084 ex 1893.]

Salzkammergut - Localbahn. (Stationsnamen-Aenderung.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass der Name der Station St. Wolfgang der Salzkammergut-Localbahn, um dieselbe von der gleichnamigen Station der Zahnradbahn auf den Schafberg und von der Dampfschiff-Landungsstelle zu unterscheiden, in „St. Wolfgang-Localbahn“ umgeändert werde. Diese Namensänderung wird mit Beginn der Sommerfahrordnung 1894 ins Leben treten. [3. Jänner, Z. 63.057.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession und Ertheilung einer diese betreffenden neuen Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die dem Reichstags-Abgeordneten Arpád Lázár im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Vorconcession

a) für eine von der Station Lugos (Comitat Krassó) der Linie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Poyonest, Kis-Szurduk, Német-Facset, Román-Facset, Marzina, Kostej, Alsó-Lapugy und die Gemarkung der Gemeinde Dobra in der Haltestelle Gura-Szada oder in der Station Maros-Illye (Comitat Hunyád, Siebenbürgen) mit der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 144 ex 1892, Vorconcession Post 1) mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 86.577, neuerdings auf die Dauer eines Jahres verlängert;

b) mit gleichem Erlasse dem Obgenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der in a) bezeichneten Linie von Lugos aus über die Gemarkung der Gemeinden Zsilha und Nagy-Kostej über Perul, Tergoveste, Balinc, Kutina, Neorincsa, Klicsova, Szuszány. Zsupány, Lenkorest und Monostor bis Kahita führende gleichfalls normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Eisenbahn Marmaros - Sziget — Körösmezö (— Woronienka — Stanislau). (Vollendung des Durchbruches des grossen Tunnels.) Am 31. December 1893 wurde der auf ungarischem Gebiete liegende Theil des grossen Tunnels, welcher die Karpathen von Körösmezö aus durchbricht, vollendet, und wird hiedurch die Verbindung der auf ungarischem Gebiete liegenden Theilstrecke Marmaros-Sziget—Körösmezö mit der auf österreichischem Gebiete liegenden Theilstrecke Woronienka—Stanislau der Eisenbahn Marmaros - Sziget — Stanislau (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 55, 74 und 113 ex 1892 und 112 ex 1893) hergestellt. Der Tunnel selbst, zu dessen Herstellungen auf einer 650 m langen Strecke Bohrungen durchgeführt werden

mussten, hat im Bereiche des ungarischen Gebietes vom Mundloche aus eine Länge von 580·25 m. Die am 4. December 1892 begonnene und am 31. December 1893 vollendete Arbeit wurde innerhalb kaum 13 Monaten durchgeführt.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Betriebsergebnisse im Jahre 1893.) Die Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) hat im abgelaufenen Jahre aus dem Personenverkehre eine Gesammteinnahme von fl. 1,700.000 erzielt, was im Vergleiche zum Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 115.000 ergibt. Neue Linien sind im Jahre 1893 nicht eröffnet worden, doch wurde Seitens der Gesellschaft eine intensive Thätigkeit entfaltet, um die Einrichtungen, Bahnanlage, Waggons auch grösseren Anforderungen entsprechend zu gestalten. Lebhaftes Interesse hat ein Entschluss der Strassenbahn erweckt, das ganze Netz der Gesellschaft auf elektrischen Betrieb einzurichten. — Die Erwägungen, welche die Gesellschaft dabei geleitet haben, sind nicht in der allgemeinen Geschäftslage zu suchen, da das Unternehmen nicht nur vollkommen fest fundirt, sondern sich auch jetzt einer stabilen Erhöhung seiner Einnahmsziffern erfreut, wie dies den Ausweisen der jüngsten Jahre zu entnehmen ist, dieses Vorhaben ist vielmehr auf jene Gründe zurückzuführen, welche anlässlich des in Budapest abgehaltenen Tramway-Congresses diese ansehnliche Versammlung von Fachleuten bestimmt haben, all jenen Städten, auf deren Gebiet die überaus schwierige Aufgabe der Abwicklung eines Massenverkehrs zufällt, die Anwendung des elektrischen Motors statt der Pferdekraft zu empfehlen. Es ist also namentlich ein Hervortreten der Momente des öffentlichen Interesses in diesem Entschlusse zu finden, wobei jedoch das finanzielle Interesse der Gesellschaft eine entsprechende Concessionsverlängerung, sowie Wahrung der sonstigen erworbenen Rechte anzustreben, in vernünftige und sachgemässe Uebereinstimmung mit den öffentlichen Interessen gebracht erscheint. Die Verhandlungen für die praktische Durchführung dieser von der Gesellschaft initiirten Umgestaltung sind für das Jahr 1894 in Aussicht genommen und hat sich die Gesellschaft bereit erklärt, die bedeutende Aufgabe, ein Netz von 90 km umzugestalten und einzurichten, in zwei Jahren zu bewerkstelligen. Die Investitionssummen, welche für diese Unternehmung erforderlich sein werden, können erst anlässlich der Concessionsverhandlungen festgestellt werden. Was die Dividende pro 1893 anbelangt, so dürfte dieselbe, so wie im Vorjahre, mit fl. 20.— bemessen werden und das Mehrerträgniss zum grossen Theile den Reserven zugeführt werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im November 1893.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate November 1893 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse in Stationen und 259 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 277 Personen verunglückt, sowie 62 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 177 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 19 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt, Hannover und Magdeburg, 1 Verletzung auf die Main-Neckar-Eisenbahn, 3 Verletzungen auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, je 5 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Magdeburg und Berlin, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 40 getödtet und 187 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 13 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 34 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.776·71 km Betriebslänge und 1,013,881.298 geförderten Achskilometern) 294 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, in dem Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) in Köln und auf den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2543·22 km Betriebslänge und 32,606.826 geförderten Achskilometern) 23 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Stargard-Küstriner Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 8. Jänner wurden für Eisenbahnzwecke bewilligt: Zu Grunderwerb für Erweiterung des Bahnhofes Flöha 60.000 Mk., zur Herstellung einer Rangiranlage in Siegmar 128.000 Mk., zur Erweiterung des Bahnhofes Kappel 410.000 Mk., zum Baue eines zweiten Geleises auf den Theilstrecken Geithain—Narsdorf und Cossen—Wittgensdorf der Linie Kieritzch—Chemnitz 621.500 Mk., zur Herstellung eines zweiten Geleises zwischen Wilkau und den Bockwaer Sammelgeleisen 181.000 Mk. und zur Herstellung eines Auszieh- und Ablaufgeleises in Aue 95.000 Mk.

Schweiz. (Vollziehungs-Verordnung zum Bundesgesetze über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.) Der schweizerische Bundesrath hat in Vollziehung des Bundesgesetzes vom 29. März 1893, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, in Ansehung der Art. 35 und 36 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft unter dem 11. December 1893 folgende Verordnung beschlossen:

Art. 1. Das unterm 11. December 1893 genehmigte Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen ist vom 1. Jänner 1894 ab für den Verkehr der sämmtlichen schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen allgemein verbindlich. Durch dasselbe werden alle damit im Widerspruche stehenden Vorschriften in Reglementen, Instructionen und Tarifen hinfällig und treten ohne weiters ausser Kraft.

Art. 2. Den Verwaltungen von Eisenbahnen, welche sich unter besonderen Verhältnissen befinden, wie Bergbahnen, Localbahnen, Secundärbahnen und Strassenbahnen, sodann den Dampfschiffunternehmungen können vom Bundesrathe vom allgemeinen Transportreglemente abweichende Bestimmungen bewilligt werden. Diese Verwaltungen haben ihre eingehend motivirten Gesuche dem Eisenbahndepartement einzureichen, das dieselben nach Prüfung dem Bundesrathe zum Entscheide vorlegen wird. Vor ausgesprochener Genehmigung durch den Bundesrath dürfen keine derartigen Bestimmungen zur Einführung gebracht werden.

Diese Vorschriften sind auch massgebend für die Behandlung von Gesuchen um Gestattung von Abweichungen vom Transportreglement, welche von den übrigen Eisenbahnverwaltungen für ihr Gebiet gestellt werden wollen. Derartige Ausnahmen dürfen auf die Gestaltung des directen Verkehres nicht störend einwirken und sollen entweder nur Ergänzungen zum Transportreglement darstellen oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren als dieses.

Art. 3. Alle nach Massgabe von Art. 2 vom Bundesrathe genehmigten besonderen Vorschriften zum Transportreglement sind vor ihrer Einführung zu veröffentlichen; deren Inkraftsetzung ist in gehöriger Weise, unter Beachtung der bestehenden Vorschriften, rechtzeitig zu publiciren.

Art. 4. Die sämmtlichen Verträge, welche die Verwaltungen der Transportanstalten im Anschluss oder in Ausführung des Transportreglements unter sich abgeschlossen haben oder noch abschliessen werden, sowie die Instructionen, Anleitungen, Dienstbefehle u. dgl. mehr, welche die Verwaltungen über Gegenstände des Transportreglements an ihr Personal erlassen, sind dem Eisenbahndepartement jeweilen sofort nach deren Abschluss, resp. Ausgabe, soweit dieselben einer besonderen Genehmigung der Aufsichtsbehörden nicht bedürfen, in 6 Exemplaren zur Kenntnissnahme einzusenden.

Art. 5. Die in Art. 4 des Transportgesetzes vorbehaltene Prüfung und Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen, sowie allfälliger Aenderungen an denselben (Nachträge, Anhänge, Ergänzungs- und Berichtigungsblätter etc.) wird dem Eisenbahndepartement übertragen. Dieser Prüfung und Genehmigung sind

auch die Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze unterstellt.

Art. 6. Die Prüfung der Tarife und Transportbedingungen, sowie allfälliger Aenderungen an denselben (Nachträge, Anhänge etc.), ferner der Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze hat nach Anleitung des Art. 35 des Eisenbahngesetzes, sowie der bezüglich des Tarifwesens der Eisenbahnen bestehenden Bestimmungen und aufgestellten Grundsätze zu erfolgen. Durch die Genehmigung der Tarife, sowie der Nachträge, Anhänge etc. zu solchen wird eine Gewähr für die rechnerische Richtigkeit derselben nicht übernommen.

Die Tarife, Transportbedingungen etc. der Dampfschiffunternehmungen werden rücksichtlich der Prüfung nach denselben Grundsätzen behandelt wie diejenigen der Eisenbahnverwaltungen.

Art. 7. Die Verwaltungen haben zur Prüfung jeweilen den letzten, endgiltigen Entwurf in zwei Druckexemplaren vorzulegen. Sind mehrere Verwaltungen an einem Tarife etc. betheiligt, so soll der vorzulegende Entwurf die Zustimmung aller Verwaltungen gefunden haben, soweit nicht etwa Anstände zwischen denselben sich ergeben haben, deren Entscheidung anlässlich der Genehmigung gewünscht wird. Auf derartige Verhältnisse ist besonders aufmerksam zu machen.

Im internationalen Verkehr ist ausnahmsweise mit ausdrücklicher Zustimmung des Eisenbahndepartements, in einzelnen besonderen, zu motivirenden Fällen die Abweichung von dieser Regel gestattet.

Art. 8. Die zur Genehmigung eingereichten Vorlagen sollen von einem erläuternden Berichte begleitet sein, welcher die nöthigen Angaben über die Construction und Berechnungsweise der Tarife, resp. eine kurze Begründung der vorgeschlagenen Transportbedingungen, sowie der Abweichungen von den allgemeinen Regeln, und endlich alle weiteren zur erfolgreichen Durchführung der Prüfung erforderlich erscheinenden Mittheilungen zu enthalten hat. Diesem Berichte sind als Anlage die nothwendigen Taxaufstellungen, Anstoss- oder Einrechnungstaxen, Conferenzprotokolle, Registraturen u, s. w. beizugeben. Soweit diese Beilagen vervielfältigt sind, sollen sie in wenigstens zwei Exemplaren vorgelegt werden.

Art, 9. Alle Tarife und Transportbedingungen, sowie die Aenderungen an denselben (Nachträge, Anhänge etc.) die Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze dürfen erst nach erfolgter ausdrücklicher Genehmigung zur Einführung gebracht werden. Erscheint in einem speciellen Falle eine Abweichung von diesem Verfahren erforderlich, so haben die Verwaltungen ein motivirtes Ansuchen an das Eisenbahndepartement zu richten, das ermächtigt ist, je nach der Sachlage zu entscheiden

Art. 10. Das Eisenbahndepartement wird allwöchentlich eine Uebersicht der genehmigten Vorlagen im amtlichen Publicationsorgan für das Transport- und Tarifwesen (Beilage zum Bundesblatt) veröffentlichen.

Art. 11. Der Einführung von genehmigten Tarifen und Transportbedingungen etc. vorgängig haben die Verwaltungen unter Beachtung der gesetzlichen Fristen eine entsprechende Bekanntmachung im amtlichen Publicationsorgan (Art. 10), sowie in den Localblättern der Landestheile, in welchen der Tarif etc. Anwendung finden soll, zu erlassen. Das Eisenbahndepartement wird über die richtige Erfüllung der Vorschrift geeignete Controle führen.

Art. 12. Die ausgesprochene Genehmigung von Tarifen und Transportbedingungen, sowie von Aenderungen an denselben (Nachträge, Anhänge etc.), der Rückvergütungsversprechen und Ausnahmefrachtsätze fällt dahin:

1. wenn den Genehmigungsbedingungen nicht Folge geleistet wird, ohne dass von den competenten Behörden deren Aufhebung oder Abänderung zugestanden, resp. verfügt worden ist;
2. wenn seit Genehmigung derjenigen Vorlagen, an welchen ausschliesslich schweizerische Verwaltungen betheiligt sind, eine Frist von 2 Monaten, und derjenigen Vorlagen, an welchen auch ausländische Verwaltungen betheiligt sind, eine Frist von 6 Monaten unbenutzt verstrichen ist;
3. wenn in der Zeit zwischen Genehmigung und Einführung wesentliche Aenderungen an den verwendeten Grundlagen eingetreten sind.

Art. 13. Auf den Zeitpunkt der Einführung sind an definitiven Druckexemplaren der genehmigten Vorlagen dem Eisenbahndepartement einzusenden:

Interne Tarife, interne Distanzenzeiger, Taxschema, schweizerische Anstosstaxen, allgemein giltige Reglemente und Tarife u. dergl. je 10 Exemplare;

Transportbedingungen (Tarifvorschriften) je 10 Exemplare;

Schweizerische Tarife je 3 Exemplare;

Internationale Tarife je 3 Exemplare.

Von Nachträgen, Anhängen etc., von Instradirungsvorschriften, Instructionen und Dienstbefehlen zu einzelnen Tarifen und Transportbedingungen (Tarifvorschriften) ist die gleiche Anzahl von Exemplaren einzusenden wie vom zugehörigen Tarif.

Repartitionen und Antheilstabellen zu den Tarifen sind, soweit solche vervielfältigt werden, in zwei, sonst in einem Exemplar einzusenden.

Art. 14. Erhält die Aufsichtsbehörde von groben Vernachlässigungen der Pflichten, welche den Eisenbahn- oder Dampfschiffunternehmungen als Transportübernehmer obliegen, Kenntniss, so wird dieselbe den Thatbestand durch directe Erhebungen feststellen und alsdann die Acten dem Bundesrathe zur weiteren Behandlung im Sinne des Art. 65 des Transportgesetzes vorlegen.

Art. 15. Die in Art. 7 bis 12 enthaltenen Vorschriften finden keine Anwendung auf die am 1. Jänner 1894 zur Einführung gelangenden Tarife und Transportbedingungen, sowie auf Aenderungen an solchen.

Schiffahrt.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Schandau im Jahre 1892.) Der Durchgangsverkehr im Jahre 1892 betrug bei der Bergfahrt: 902 Personen-Dampfschiffe, 213 Schlepper, 94 Güter-Dampfschiffe und 7899 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 238.970 t Güter; bei der Thalfahrt: 902 Personen-Dampfschiffe, 213 Schlepper, 96 Güter-Dampfschiffe, 8400 Segelschiffe und 2159 Flösse mit einer Gesammtladung von 2,299.238 t Güter und 280.635 t Flossholz. — Der Landungsverkehr betrug im Jahre 1892: Bei der Bergfahrt: 541 Personen-Dampfschiffe, 355 Schlepper, 1727 Kettenschiffe, 11 beladene Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 2389 t Güter; bei der Thalfahrt: 541 Personen-Dampfschiffe, 355 Schlepper, 1727 Kettenschiffe, 84 beladene Segelschiffe und 497 Flösse mit einer Gesammtladung von 11 053 t Güter und 84.326 t Flossholz.

Was die Güterbewegung im Durchgangsverkehre betrifft, so betrug dieselbe

a) zu Berg: 238.970 t, darunter: 24.396 t rohe Baumwolle, 973 t Cement, Trass, Kalk, 10.759 t Düngemittel, 1204 t verarbeitetes Eisen aller Art, 2599 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 17.214 andere Erze, 2525 t Farbholz, 833 t Fässer, Fasstage, Kisten, Säcke, 680 t Fische, auch Häringe, 1915 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 620 t Getreide und Hülsenfrüchte, 4292 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 527 t weiche Schnittwaare, 771 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 2489 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1283 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 5892 t Knochenkohle, Knochenmehl, 3497 t Metalle unedle, roh und als Bruch, 21.124 t Oele fette und Fette, 3428 t Oelsaat, 7579 t Petroleum und andere Mineralöle, 15.599 t Reis, 24.355 t Roheisen und Brucheisen, 2220 t Rohtabak, 26.689 t Salz, 4587 t Steine und Steinwaaren, 10.078 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 3138 rohe Wolle;

b) zu Thal: 2,299.238 t, darunter: 588 t Bier, 739 t Borke und Lohe, 4130 t Branntwein, 1,840.527 t Braunkohlen, 5749 t Düngemittel, 759 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1338 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 916 t Gemüse und Pflanzen, 37.585 t Gerste, 24.053 t Hafer, 22.833 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 5233 t Glas und Glaswaaren, 821 t harte Brennholzscheite, 789 t harte Schnittwaare, 763 t weiche Schnittwaare, 2219 t weiche Stämme, 2514 t Holzwaaren und Möbel, 3477 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 21.189 t Mehl- und Mühleufabrikate, 9892 t frisches und getrocknetes Obst, 998 t Oele fette und Fette, 652 t Oelsaat, 73.582 t Steine und Steinwaaren, 5352 t Steinkohlen, 996 t Thonwaaren, Steingut, Porcellan, 760 t rohe Wolle, 195.559 t Zucker, Melasse, Syrup.

Im Local- und Hafenverkehre sind an Gütern angekommen, zu Berg: 2312 t, darunter: 416 t Bier, 126 t verarbeitetes Eisen aller Art, 115 t Mehl und Mühlenfabrikate, 168 t Petroleum und andere Mineralöle; zu Thal: 1870 t Braunkohlen, 115 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 215 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 472 t Steine und Steinwaaren; abgegangen sind, zu

Berg im Ganzen 77 t Güter; zu Thal 8240 t, darunter 115 t Fässer, Fasstage, Kisten, Säcke, 240 t harte Brennholzscheite, 658 t weiche Brennholzscheite, 6498 t weiche Schnittwaare, 434 t weiche Stämme. An Flössen kamen an zu Thal 45.247 t und gingen ab 39.079 t.

— (Schiffahrtsverkehr in Schöna im Jahre 1892.) In Schöna sind angekommen und abgegangen bei der Bergfahrt 2 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 98 t, bei der Thalfahrt 84 Segelschiffe und 77 Flösse mit einer Gesammtladung von 4963 t Güter und 7678·39 t Flossbolz. Den Güter- und Flossverkehr betreffend, kamen in Schöna zu Thal an: 8237·93 t, darunter: 1576 t rohe Steine, 6495·78 t weiche Stämme, 166 t Braunkohlen; zu Thal gingen ab: 4403·6 t, darunter 491 t weiche Brennholzscheite, 3092·4 t weiche Schnittwaare, 820·2 t weiche Stämme; zu Berg gingen ab: 98 t rohe Steine.

— (Verkehr auf den Ausschiffungsplätzen in Meissen im Jahre 1892.) Ausgeladen wurden u. A.: 13.666 Stück Baumstämme, 42.701 t Braunkohlen, 1600 Gebund und 400 m³ Brennhölzer-Gebundholz, 1060 Stück Bretter, 493·9 t Cement, 1297·1 t Kaufmannsgüter, 998·2 t Roheisen, 3673 t Rohjute, 3003·1 t Sand, 2030·6 t Sandsteine, 5747 Stück Stangen und Pfähle, 38.500 Stück Ziegel. Eingeladen wurden u. A.: 914 Stück Bretter, 1002·9 t Kaufmannsgüter, 244.300 Stück Klinkerziegel, 3072 Stück Klötze und Schwellen.

— (Verkehr auf den Ausschiffungsplätzen in Riesa im Jahre 1892.) Der Umschlagsverkehr bezifferte sich u. A. auf 11.455·5 t Baumwollen, Garne, 736 t Cement, 5527 t Düngemittel, 1854 t Eisenröhren, Stabeisen, Maschinentheile etc., 2003 t Farbhölzer, Farbextracte, Erden, 121.151·3 t Feldfrüchte, 3398·5 t Futterstoffe, 862 t geschnittene Holzwaare, 2036 t bearbeitete Granitsteine, 2660 t Harze, 1380 t Heringe, 1624·5 t Kaufmannsgüter, 1212 t Lumpen, 4909 t Mehl, 1663·5 t Oele, Fette, 5692·5 t Pappen und Papier, 2738 t Petroleum, 6413·5 t Roheisen, 1350 t Rohjute, 3551 Rohzucker, 6079·5 t Sandsteine, 1472 t Schiefer, 886 t Schwefel; der Localverkehr u. A. auf 42.872·5 t Baumstämme, 12.399 t Braunkohlen, 26.961·5 t Bruchsteine, Pflastersteine etc., 6392·5 t Mauerziegel, 2393 t rohe Sandsteine.

England. (Ein neuer Frachtendampfer.) Ein ganz neuer Typ von Frachtendampfern ist kürzlich aufgetaucht als der von William Doxford and Sons in Sunderland entworfene und gebaute Thurmdampfer „Turret“ vom Stapel gelaufen ist. Die ganz eigenartige Construction dieser nach mehreren Seiten hin höchst interessanten Schiffsclasse haben sich die Erfinder patentiren lassen und versprechen sich, auf das Urtheil der ersten Autoritäten gestützt, von ihr ausserordentliche Erfolge. Die hervorragendste Eigenthümlichkeit des neuen Typ ist die vollständige Ausnützung des Raumes unter Deck für Ladezwecke, welche die Transportfähigkeit weit über die in üblicher Weise berechnete Tragfähigkeit in Registertonnen erhöht. Daneben tritt aber eine auf ganz neue Gesichtspunkte begründete Construction hervor, welche die Stabilität des Schiffes dermassen steigert, dass von einem Kentern füglich gar nicht mehr die Rede sein kann, gleichzeitig aber auch die Gefahr für die Luken u. s. w. durch überkommende Sturzseen gänzlich ausschliesst. Um ein ungefähres Bild der neuen Construction zu geben, sei erwähnt, dass sich das Profil des Querschnittes einem länglichen Rechtecke nähert, in welchem bei 11·6 m Breite sich eine Tiefe von 7·3 m sowohl mitschiffs als auch an den senkrecht herablaufenden Seiten zeigt. Das Oberdeck jedoch ist nicht, wie auf den bisherigen Schiffen, flach gewölbt, sondern zieht sich stark convex gewölbt von Bord bis auf ein Viertel der Breite nach innen, um sich dann in derselben Weise concav gewölbt noch etwa 1·2 m nach oben zu richten. Es bildet also von da, wo früher der Schanddeckel lag, bis dahin, wo er jetzt liegt, eine stark gekrümmte, aber ganz gleichmässige Schlangenlinie, deren äusseres Ende auf den Spitzen der Auflanger ruht, während das innere Ende die obersten Balkenwäger trägt. Hiedurch erhebt sich die mittlere Hälfte des Decks circa 1·2 m über die beiden äusseren Viertel, wovon sich der Name „Thurmschiff“ hergeleitet hat; eine etwas unpassende Bezeichnung, da der Thurm nicht rund ist, sondern sich über die ganze Länge des Schiffes erstreckt und nur ein langes, schmales, flaches Oberdeck hat. Hiedurch erhält der Querschnitt die Gestalt einer niedrigen breiten Flasche mit kurzem, weitem Halse, in welcher eine Ladung nur so wenig übergehen kann, wie es eine Flüssigkeit in einer Flasche zu thun vermag. Ist dadurch schon einer Störung des Gleichgewichtes in hohem Grade vorgebeugt, so wird die Stabilität noch durch die, oben eine starke Hohlkehle bildende Form der sich flach nach innen ziehenden Bordwände bedeutend erhöht. Denn wenn einerseits bei schr starker Krängung in Lee der senkrechte oberste Theil der Schiffsseite gewissermassen die Schwimmkraft erhöht, wirkt andererseits das sich auf der Luvseite in der Hohlkehle ansammelnde Wasser als Gegengewicht und erleichtert das Wiederaufrichten des Schiffes. Der „Turret“ ist 85·4 m lang und auf 1970 t brutto, 1266 t netto vermessen, wobei er eine Tragfähigkeit von 3200 t, die Kohlen eingeschlossen, besitzt. Der Tonnengehalt ist somit um 13·3 pCt. kleiner und die Tragfähigkeit um 7·5 pCt. grösser, als die eines Spardeckschiffes von gleichen Dimensionen. — Der „Turret“ hat bereits seine erste Reise — von Cardiff nach Tampico — vollendet und sich dabei als gutes Seeschiff bewährt. [„Hansa.“]

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Hebung gesunkener Schiffe mit Luftsäcken.) Der Zweimast-Schooner „Glenola“, welcher im vorigen Jahre in der Great South Bay von New-York gesunken war, wurde mit Luftsäcken erfolgreich gehoben. Obwohl die hiebei angewendete Methode nicht neu — dieselbe wurde schon im Jahre 1863 bei der Bergung des im Bodensee gesunkenen Dampfers „Ludwig“ mit Erfolg benützt — so verdient doch das von Grant Brothers gebrauchte System von Luftsäcken besondere Beachtung. Es wurden verschiedene sehr umfangreiche, wasserdichte Segeltuch-Säcke von 6 m Länge und 1·35 m Breite auf den Meeresgrund hinabgelassen. Jeder Sack wurde durch Schlauchröhren mit einer starken Luftpumpe verbunden und allmälig aufgeblasen. Hiedurch kam das Schiff langsam an die Wasseroberfläche, und zwar binnen einer Stunde nach Anbringung der Luftsäcke. Die Kosten, welche durch die Hebung eines Schiffes nach der fraglichen Metbode entstehen, sind nur gering. Im gegebenen Falle beliefen sich dieselben auf 1500 bis 2000 Dollars; die Arbeit erforderte die Mitwirkung von 16 Mann. Das gleiche System wurde mit bestem Erfolge auch zur Hebung des im Puget-Sund gesunkenen „Sremier“ angewendet. [„Scientific Americain.“]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis zum 21. Jänner.)

Adriatischer Dienst.

16. Jänner, um 11 Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Ghezzo, nach Venedig.
17. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän B. Cohol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
19. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän B. Vidoe, nach Venedig.
19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän E. Klun, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milna, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
20. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Ghezzo, nach Venedig.
21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno“, Capitän V. Gnttmann, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
17. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Argo“, Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Santi Quaranta, Corfu, Santa Manra, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Varna, Burgas, Kustendjè und, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer, nach Trapezunt.
19. „ zu Mittag: Dampfer „Elektra“, Capitän G. Bojanovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
20 „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfor „Minerva“, Capitän C. Androvich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun und Kerasund auf eigene, und nach Batum auf fremde Dampfer.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie“, Capitän G. Costanzo, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband (Theil II, Heft 2).

Einführung von Frachtsätzen für Schwefelsäure.

Mit 1. Februar 1894 gelangen anderweite zum Theil ermässigte, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Schwefelsäure von Breslau, Morgenroth und Rosdzin zur Einführung, welche bei den betheiligten Verbandverwaltungen zu erfahren sind.

Wien, am 14. Jänner 1894. [49]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Cursabschläge.

Vom 1. Februar 1894 an werden die in den Heften 1 und 2 des Verbandstarifes, Theil II, vom 1. Juni 1892 enthaltenen Unterschiedsbeträge unter B von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres im vierfachen Betrage abgezogen.

Wien, am 14. Jänner 1894. [50]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einführung eines neuen Local-Gütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 tritt ein neuer Local-Gütertarif in Kraft, welcher gegenüber dem seitherigen Tarife vom 1. März 1889 in den regulären Classen grösstentheils Ermässigungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction und durch die Stationen zum Preise von 50 kr. pro Exemplar zu bekommen.

Teplitz, den 13. Jänner 1894. [51]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und einigen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn von Weisswasser bis Bensen, von Langenau bis Georgswalde Ebersbach, von Schluckenau bis Nixdorf und von Grund Georgenthal bis Warnsdorf andererseits wurde eine Zusammenstellung der ab 1. Februar 1894 giltigen Frachtsätze aufgelegt.

Diese Zusammenstellung wird sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 kr. pro Exemplar erhältlich sein.

Prag, am 14. Jänner 1894. [52]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Uebernahme-Tarif für den Güter-Verkehr zwischen Stationen k. k. der priv. Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Württemberg. Staatsbahnen, grossherzogl. Badischen Eisenbahnen, Bayer.-Pfälzischen Bahnen, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Luxemburgischen Wilhelmsbahn, sowie der Saarbrücker und Rhein-Nahe Eisenbahn anderseits via Kreibitz-Komotau-Eger, resp. Franzensbad.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 1. März 1894 tritt der obenbezeichnete Tarif vom 15. Mai 1882 sammt Nachtrag I ohne Ersatz ausser Kraft.

Prag, 14. Jänner 1894. [53]

Die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Gütertarifes, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit ab 1. Februar 1894 tritt im obbezeichneten Verbande ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft 1, sowie ein Anhang, Cursdifferenzen enthaltend, in Kraft.

Durch dieses Tarifheft wird der Ostdeutsch-Ungar. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1887 nebst den Nachträgen I—XI aufgehoben.

Tariferhöhungen, bezw. Verkehrsbeschränkungen, welche durch diesen Tarif herbeigeführt werden, treten jedoch erst ab 15. März 1894 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von fl. 1·50 per Stück sammt Anhang erhältlich.

Budapest, am 10. Jänner 1894. [54]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 13 des vom 1. November 1893 an giltigen Nachtrages III zu dem Tarife Heft III vom 1. Mai 1891 ist der Frachtsatz für Oderberg von 4685 auf 4·85 zu berichtigen.

Budapest, am 12. Jänner 1894. [55]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Februar 1894 tritt an Stelle des Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borke-Ausnahmetarifes vom 1. August nebst Nachträgen unter dem Titel „Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr“ ein neuer Ausnahmetarif für Holz und Borke nebst Anhang in Kraft, welcher wesentlich ermässigte Frachtsätze enthält.

Die Ermässigungen beruhen auf Aenderungen in den Frachtantheilen der öster.-ungarischen Bahnen.

Die durch den neuen Tartf eintretenden Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. März 1894.

Der Anhang enthält Cursunterschiedsbeträge, welche

von den Frachtsätzen je nach dem Stande der österr. Währung in ein- oder mehrfachem Betrage in Abzug zu bringen sind.

Vom 1. Februar 1894 gelangen die Cursunterschiedsbeträge in doppelter Höhe zum Abzug.

Der neue Tarif nebst Anhang kann zum Preise von fl. 1.20 bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Budapest, am 16. Jänner 1894. [56]

Die Direction der Kaschau-Oderberger Bahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen.

Neuer Tarif, Theil II.

Am 1. März 1894 wird ein neuer Tarif für den directen Verkehr zwischen österreichischen Grenzstationen, Theil II, in Wirksamkeit treten, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 sammt den Nachträgen I bis V aufgehoben, bezw. ausser Kraft gesetzt wird.

In diesen neuen Tarif wurden directe Frachtsätze für die Stationen Krakau, Mähr.-Ostrau, Podgórze-$\frac{\text{Bonarka}}{\text{Płaszów}}$ und Saybusch nicht mehr aufgenommen, dagegen erscheinen sowohl die übrigen bisherigen Relationen, als auch die Stationen Friedland i/B. und Raspenau-Liebwerda einbezogen.

Exemplare dieses Tarifes werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 12. Jänner 1894. [57]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit dem 1. Februar 1894 werden die Stationen Meuselwitz, Grossröda, Dobitschen, Grossbraunshain, Frankenau, Grossenstein i. S.-A. und Beerwalde der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld — Hannover — Köln (rrh.)—Berlin. Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Eisen.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1894 werden die Stationen Bunzlau, Görlitz, Greifswald, Lauchhammer, Ober-Leschen, Stettin, Central-Güterbahnhof, Stralsund, Torgelow, Ueckermünde und Zittan als Empfangsstationen in die in den obenbezeichneten Staatsbahnverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen, Ausnahmetarif 20 (bezw. 19) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau, Berlin, Bahnhof, Alexanderplatz, Auskunft.

Breslau-Sächsischer Gütertarif. (Aufnahme neuer Stationen etc.) Am 1. Februar tritt zu dem vom 1. August 1891 ab giltigen Breslau-Sächsischen Gütertarife ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält directe Entfernungen, bezw. Frachtsätze für mehrere in den Tarif neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau und der Sächsischen Staatseisenbahnen; ermässigte Entfernungen, bezw. Frachtsätze für verschiedene sächsische Stationen, bedingt durch die Eröffnung der Neubaustrecke Waldheim—Rochlitz; ein anderweitiges Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes 10 für Getreide; Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 6 und 6a für Eisenerze und 8 für Garne aller Art und Baumwollgewebe; Einführung eines Ausnahmetarifes 12 und 13 für Giesserei-Roheisen bezw. für Malz; Aenderungen des Vorwortes der besonderen Bestimmungen u. s. w. und der Stationsbezeichnungen. — Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv. landesbef.
Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.
in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:
Alle Gattungen
Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke
sowie alle Arten von
Eisenbahnwagen
für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,
Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.
Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.
Bestandtheile (332)
zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss.	Besondere Bemerkungen
201	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Wiener Verbindungsbahn	Rohpetroleum in Fässern oder Cisternenwagen	Wien Nord-, Nordwest-, Staatsbahnhof (St.E.G.) dann Wien Aspangbahnhof	1. Wien Nord-, Nordwest-, Staatsbahnhof (St.E.G.) 2. Wien Nord-, Nordwestbahnhof 3. Wien Südbahnhof	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Gebühren-Tarif der Wiener Verbindungsbahn	12 kr.	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege	Gelangen die Sendungen auf nebenbenannten Wiener Bahnhöfen zur Auf- oder Abgabe, so werden die für die Auf- bezw. Abgabs-Manipulation normirten Gebühren separat in Anrechnung gebracht Die Sendungen müssen an eine Petroleum-Raffinerie adressirt sein	
202	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Schlachtvieh in Wagenladungen	Wien Nordwestbahnhof transit	Wien St. Marx der St.E.G.	Wien Staatsbahnhof transit oder vice versa	Unter Aufrechthaltung der im Tarif, Theil I, angeführten allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie der in den Localtarifen der betheiligten Eisenbahnen enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. — Die Instradirung erfolgt ausschliesslich über die k. k. Donauuferbahn	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Tarif	31 kr. pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	11·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Zucker aller Art	Wien Nordwestbahnhof transit	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. tre., dann Wien Donauquai-Bhf. transit		Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Gebührentarif der Donauuferbahn	10 kr. pro 100 kg	6 kr. pro 100 kg	Verschieden			
				Wien Staatsbahnhof (St.E.G.) transit	Wien Donauquai-Bhf. transit				12 kr. pro 100 kg	6 kr. pro 100 kg	4 kr. pro 100 kg			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
203	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Zucker aller Art	1) Wien Nord- und Nordwestbahnhof 2) Wien Staatsbahnhof (St.E.G.)	1) Wien Süd- und Staatsbahnhof (St.E.G.) 2) Wien Südbahnhof	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte. b) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen. Der sub b) angeführte Frachtsatz hat nur für Sendungen in ganzen Wagenladungen, welche zum Export aus Oesterreich bestimmt sind, Giltigkeit. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen, in denen die ausserhalb Oesterreichs gelegene Station als Bestimmungsstation angegeben erscheint, zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1894	Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn	7 kr.	a) 6 kr. b) 5 kr.	a) 1 kr. b) 2 kr.	Im Kartirungswege	Gelangen die Sendungen auf nebenbenannten Wiener Bahnhöfen zur Anf- oder Abgabe, so werden die für die Anf-, bezw. Abgabs-Manipulation normirten Gebühren separat in Anrechnung gebracht	
	Betheiligten Bahnen			Wien { K.F.N.B. / Oe.N.W.B. / St.E.G. } transit	Wien Lagerhaus	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief		Gebührentarif der Donau-Uferbahn	4·5 kr.	2·5 kr.	2·0 kr.			
204	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Brünn St.E.G. und Schimitz	Für das in der Zeit bis Ende December 1894 die Anzahl von 4000 Tonnen übersteigende Quantum*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Director Kohlentarif von A.T.E.- nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W. 53·8	42·5	11·3	Im Rückvergütungswege	Sämmtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Retaxtiretempel, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	*) Die Begünstigung für das Quantum bis zu 4000 Tonnen siehe Verordnungs-Blatt Nr. 140 vom 7. December 1893, Post Nr. 2272
				Schönfeld					54·0	42·7	11·3			
				Karbitz					54·4	42·9	11·5			
				Mariaechein					55·1	43·3	11·8			
				Teplitz					56·2	43·6	12·6			
				Ullersdorf					57·0	44·4	12·6			
				Dux und Dux-Ladowitz					57·4	44·8	12·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					58·4	45·8	12·6			
				Triebechitz					58·7	46·1	12·6			
				Holtechitz-Seeetadtl					58·9	46·3	12·6			
				Schwaz-Knttowitz					57·4	44·8	12 6			
				Bilin k.k.St.B.					57·8	45·2	12·6			
205	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle in vollen Wagenladungen	den Kohlen-Versandtstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und von Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k. k. österr. Staatsbahnen	Liesing transit									

Ergänzung.

Die im Verordnunge-Blatte Nr. 143 vom 16. December 1893, unter Post Nr. 2548, für Liesing verlautbarten Nachlässe von den officiellen Frachtsätzen gelten unter Anfrechthaltnng aller in dieser Publication angeführten Bedingungen auch für Kohlensendungen nach Liesing transit mit der Bestimmnng nach den Statinnen **Perchtoldsdorf, Rodaun, Neumühle, Waldmühle und Kaltenleutgeben** der Localbahn Liesing—Kaltenleutgeben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
206	**Oesterr. Nordwestbahn**								kr.	kr.	kr.			
			Melasse	Aussig	Zellerndorf	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro pro Frachtbrief und Wagen, unter Anrechthaltung der sonst allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	68·3	56	12·3	Im Kartirungswege		
				Kolin					49·8	41	8·8			
				Jungbunzlau					61·2	49	12·2			
				Wegstädtl					62·7	52	10·7			
				Vysočan					49·8	45	4·8			
207	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenvitriol (ausgenommen gelöster) des Ausnahmetarif Nr. 50	G l e i w i t z und umgekehrt	Arnau Oe.N.W.B. Braunau St.E.G. Brünn K.F.N.B. Hohenelbe Oe.N.W.B. Iglau Oe.N.W.B. Königgrätz Oe.N.W.B. Königinhof S.N.D.V.B. Komotau A.T.E., B.E.B., k.k.St.B. Prag St.E.G. Bubna St.E.G. Liebau St.E.G. Prag Oe.N.W.B. Lieben Oe.N.W.B. Wisočan Oe.N.W.B. Rumburg B.N.B. Schluckenau B.N.B. Trautenau Oe.N.W.B. Troppau K.F.N.B. und M.S.C.B.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oestdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark 1·55 0·84 0·95 1·27 1·47 1·21 1·39 1·84 1·57 1·57 1·39 1·45 1·13 0·56		Im Kartirungswege		
208	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Leinenwaaren (excl. Wäsche und Kleider), auch Packleinen (rohe Sackleinwand, Sackdrillich, Sackzwilch, Rupfen), auch verpackt, dann Militärwäsche, auch Militärkleider aus Drillich oder Zwilch, sowie Militär-Brodsäcke, unverpackt oder in beliebiger Verpackung	Késmárk	Triest S.B.	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) und c) Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Verschieden	a) 370·6 b) 344·0 c) 322·0	kr. ö. W. pro 100 kg incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
209	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli—Wöllan	Thoneisenstein	Wöllan	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil II der Localbahn Cilli—Wöllan	13 kr.	10 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 139 vom 5. December 1893, znb fortl. Nr. 2237 gegenstandslos

Fortlaufende Nr.					
	210	211	212	213	214
Die Publication erfolgt — von der — und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
		Ostran-Friedlander Eisenbahn			
Das Zugeständniss wird gemacht: — für Artikel	Presshefe als Eilgut	Kohlen, mineralische	Steine aller Art, insoweit dieselben nach Classe C und Specialtarif 3 tarifirt werden	Papierabfälle	Dampfkessel und eiserne Maschinentheile
für die Transportstrecke — von	Straesnitz	Ostran-Witkowitz	Rohatetz	Wien Nordbahnhof	Wien-Matzleinsdorf
für die Transportstrecke — nach	Nentitschein K.F.N.B.	W s e t i n	Strassnitz	Wigstadtl	Zákány
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmäseigen Beetimmungen	**Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; Anf- nnd Abladen der Sendnngen dnrch Parteiorgane	Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestene jedocb für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmäseigen Beetimmnngen; Anf- nnd Abladen der Sendnngen dnrch Parteiorgane	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen nnd Anfrecbtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; Anf- nnd Abladen der Sendnngen durch Arbeitskräfte der Parteien	Frachtzahlung für dae Effectivgewicht, mindestene aber für 5000 kg pro verwendeten Wagen. Sendnngen müssen znr Einrichtnng der Zuckerfabrik in Kaposvar bestimmt sein
und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bie anf Weiteres, längstens jedoch bie Ende December 1894	Bie anf Widerrnf, längstene aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Ansnahmetarif von Ostran-Witkowitz nach verschiedenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Angnst 1893 bis Wall.-Meseritsch nnd ab der letzteren Station Localtarife	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	30·8 kr.	8·3 kr.	102·1 kr.	Variabel
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	97·9 kr.	28 kr.	6·3 kr.	82 kr.	90 Heller incl. nngar. Transporteiener
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		2·8 kr.	2 kr.	20·1 kr.	Variabel
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantende, von der Aufgabsstation beglanbigte Frachtbrief-Dnplicate, die nicbt wieder znrückgestellt werden, vorznlegen epätestens zwei Monate nach Ablanf dee Zngeständnisses			
Besondere Bemerkungen		Von Seite der Oetran-Friedlander Eisenbahn wird für dieee Sendnngen eine Vergütnng nicht geleistet			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
215	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen im Norddeutschen Güterverkehre mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Februar 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894					Im Kartirungswege		Die in nachstehender Tabelle unterhalb der Frachtsätze angegebenen Cursdifferenzen sind in der im Tarife für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vorgeschriebenen Weise anzuwenden und werden dieselben demnach bis auf Weiteres von den Frachtsätzen im vierfachen Betrage in Abzug gebracht

Zwischen und	Stationen des Directionsbezirkes Breslau: Beuthen o/S.	Beuthen R.Ö.U.E.	Gleiwitz	Kattowitz	Königshütte o/S.	Kunigundenweiche	Laurahütte	Morgenroth	Schwientochlowitz	Zabrze
1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.										
Belz	209	208	213	204	207	203	205	208	206	210
Cursdifferenz	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Jaślany	138	137	142	133	136	132	134	137	135	139
Cursdiffsrenz	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Mieleč	135	134	139	130	133	129	131	134	132	136
Cursdiffsrenz	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Podgórze-Bonarka	62	61	66	57	60	56	58	61	59	63
Cursdifferenz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Podgórze-Płaszów	62	61	66	57	60	56	58	61	59	63
Cursdifferenz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Słotwina	92	91	96	87	90	86	88	91	89	93
Cursdifferenz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sokal	219	218	223	214	217	213	215	218	216	220
Cursdifferenz	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.										
Krakau	62	61	66	57	60	56	58	61	59	63
Cursdifferenz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Podgórze-Bonarka	62	61	66	57	60	56	58	61	59	63
Cursdifferenz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
216	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Fohnsdorf	Villach transit	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche an eine Dienststelle der Bozen-Meraner Bahn adressirt sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	26 kr.	24 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
217	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter der Classen: A	Ungar. Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ung.-Hradisch transit	20000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, resp. Güter, giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1894 bis Ende Jänner 1895	Localtarif, resp. Anhang zu den Local-Gütertarifen der St.E.G., Theil II, Heft 3 und 4	Krenzer a) 6·5	b) 7·6	a) 5·5	b) 6·6	a) 1·0	b) 1·0	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung.-Ostra: gegen Vorlage von Consignationen, in welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Transporte in Ung.-Ostra zur Aufgabe gebracht wurden. Bei Sendungen nach Ung.-Ostra: gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende April 1895 einzusenden, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt
			B						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0		
			C						6·5	7·4	5·5	6·6	1·0	0·8		
			der Specialtarife: 1						6·5	7·6	5 5	6·6	1·0	1·0		
			2 (exclus. Kohle und Coaks)						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0		
			3						5·9	—	5·5	—	0·4	—		
			Raffinadezucker aller Art						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0		
			Kohle und Coaks	oder vice versa					—	6·8	—	6·6	—	0·2		

NB. Das Auf- und Abladen in Ung.-Ostra haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.
Bei Raffinadezucker gelten die nebigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und demselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind.

218	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kieserde	Trencsen-Isztebnik	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	38·0 kr.	28·5 kr.	9·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	219	220
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Geflügel, lebendee und todtes; Obet, friechee; Gemüse und Grünzeug, friechee; Wildpret und Bntter, al Eilgut	Güter der Classen A / II / I
für die Transportstrecke: von	den im Tarife Theil II, Heft 4, des Oeeterr.-Ungar. Eisenbabnverbandee vom 1. Februar 1892 entbaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staateeieenbahnen (mit Ansnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota (incl.), Dévény—Ujfaln—Szakolcza, Dévenytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardon, Treucsén—Vlarapase, Galanta—N.-Szombat—Galgócz—Lipotvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Bélicz, Eeztergom-Nána—Balaeea—Gyarmat, Ceata—Leva und Garam—Berczencze (incl.) —Rnttka)	Böhm.-Skalitz oder vice versa
für die Transportstrecke: nach	a) Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco b) Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) traneit	Friedek-Mietek
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe in beliebigen Mengen	Aufgabe als Fracbtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	Bie anf Widerrnf, längstene jedocb bie Ende December 1894	Bie auf Widerrnf, längstene aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oeeterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif Tbeil II, Heft 4	Localtarife der betbeiligten Verwaltungen
Frachtsatz per 100 kg	V e r s c h i e d e n	Beetehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Die tarifmässigen Frachtsätze der Fracbtgutclasse II	kr.: 202·9 / 152·2 / 129·9
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	V e r s c h i e d e n	
Art der Durchführung	a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütnngswege	Im Kartirnngewege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	ad b) Anf den Reclamanten ale Aufgeber lautende Frachtbrief-Dnplicate, bezw. Original-Anfnahmescheine, eowie Original-Frachtbriefe, welcbe Documente keinen Rückvergütnngsstempel tragen dürfen. Dieselben sind bis epätestene Ende April 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erliecht	
Besondere Bemerkungen		Der Portozuecblag der Südnorddeutechen Verbindungsbahn ist in den nebigen Frachtsätzen bereite entbalten

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatt Nr. 2 ex 1894 sub Post 72 verlautbarten Publication hat es in der Rubrik „Bedingungen“ in der zweiten Zeile anstatt „2000 kg“, richtig „2300 kg“ zu lauten.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Tran, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.
Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. **Wien, 20. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Ausbau der Localbahn-Linien der Wiener Stadtbahn. — Die moderne Seekriegführung in ihren Beziehungen zur Handelsmarine Grossbritanniens. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten, — Tarife und Transport-Angelegenheiten. Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 7. Jänner 1894, Z. 17, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend den Eisenbahn-Transport von Essigsäure.

Auf Grundlage einer mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium getroffenen Vereinbarung wird „Essigsäure mit 20 oder weniger Procent Wassergehalt" vom 1. Februar 1894 ab gegen Einhaltung der Bedingungen in Nr. XV der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement vorläufig versuchsweise zum Eisenbahn-Transport zugelassen.

Die entsprechende Ergänzung des Eisenbahn-Betriebs-Reglements durch Hinausgabe eines Nachtrages wird einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Wien, am 7. Jänner 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Genehmigung des Anhanges zu den Statuten der k. k. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den die geänderten §§ 32, 35 und 37 enthaltenden Anhang zu den Statuten der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Wien genehmigt.

Wien, am 2. Jänner 1894. — Z. 30.797 ex 1893. H.-M.-Z. 1915.

Ausbau der Localbahn-Linien der Wiener Stadtbahn.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat in ihrer am 16. Jänner unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Grafen Wurmbrand abgehaltenen Vollversammlung nachfolgende, mit den ihr zugekommenen Mittheilungen und Anträgen der Regierung übereinstimmende Beschlüsse gefasst:

I. Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien beschliesst im Sinne des Punktes VII, Absatz 6, bezw. des Punktes VIII, Absatz 3, des nach Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109) genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien behufs besserer Ausführung dieses Programmes, wie folgt:

1. Die Ausführung der als Localbahnen in der ersten Bauperiode bis Ende 1897 herzustellenden Wienthal-Linie und Donau-Canal-Linie wird von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für Rechnung des von derselben verwalteten Fonds auf Grund der für diesen Fall gesetzlich festgestellten Beitragsleistung des Staates mit 85 pCt., des Landes mit 5 pCt. und der Gemeinde Wien mit 10 pCt. (Punkt IX, Z. 1, des Programmes, Artikel II, lit. f., des Gesetzes) übernommen.

2. Die Ausführung der inneren Ringlinie, für welche die programmmässigen Beiträge des Landes Nieder-Oesterreich und der Gemeinde Wien in den vom Landtage und Gemeinderathe bewilligten Maximalbeträgen (Landesgesetz vom 18. Juli 1892 (L.-G. u. V.-Bl. Nr. 42) und Gemeinderaths-Beschluss vom 27. Jänner 1892 und 8. Juli 1892) inbegriffen sind, bleibt vorläufig der Vorsorge im Wege der Concessions-Ertheilung an eine Privat-

unternehmung vorbehalten, wobei diese Linie nach Ermessen der Regierung mit elektrischem Betriebe ausgeführt werden kann.

3. Statt der im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Z. II, lit. d.) an erster Stelle vorgesehenen, vom Westbahnhofe im Zuge der Gürtelstrasse und parallel mit der Gürtel-Linie bis zum Gumpendorfer Schlachthause führenden Strecke der Wienthal-Linie ist die laut des Programmes erst „bei eintretendem Bedürfnisse" in Aussicht genommene Fortsetzung vom Schlachthause im Wienthale aufwärts zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Hütteldorf sofort zur Ausführung zu bringen und in dieselbe die abzulösende und entsprechend umzubauende Dampf-Tramway-Strecke Gaudenzdorf—Hietzing einzubeziehen.

4. Die im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Z. I. lit. a.) „bei eintretender Nothwendigkeit" vorgesehene directe Verbindung der Gürtel-Linie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn etwa in der Station Penzing entfällt gänzlich.

5. Der nach dem Programme (Punkt III, Z. I) erst der zweiten Bauperiode nach Ende 1897 vorbehaltene Bau der Strecke Westbahnhof—Matzleinsdorf der Gürtel-Linie ist bezüglich der Theilstrecke Westbahnhof—Gumpendorfer-Linie in die erste Bauperiode einzubeziehen und gleichzeitig eine Verbindungscurve von der Gumpendorfer-Linie zum Anschlusse an die Wienthal-Linie in der Richtung gegen die Stiegerbrücke zur Ausführung zu bringen. Die Beitragsleistung der drei Curien erfolgt bezüglich der anticipirten Theilstrecke der Gürtel-Linie, sowie bezüglich der Verbindungscurve mit dem bisher gesetzlich für die Hauptbahnen normirten Percentual-Verhältnisse.

6. Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien tritt an Stelle der Dampf-Tramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. in das von dieser letzteren mit der Gemeinde Wien am 29. April 1893 getroffene Uebereinkommen hinsichtlich der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen ein, welche sowohl die Localbahn, als die Wienfluss-Regulirung und die Sammelcanäle treffen, und übernimmt demgemäss alle hieraus entspringenden Rechte und Pflichten gegenüber der Gemeinde Wien.

7. Der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bleibt vorbehalten, auf Grund der ihr nach Massgabe des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung vierpercentiger Anlehen von den drei Curien zuzusichernden Annuitäten, Obligationen mit geringerer Verzinsung in entsprechend höherem Nominalbetrage auszugeben, insoweit hiedurch die vorerwähnte Gesammtannuität nicht überschritten wird.

II. Behufs Ausführung der obigen Beschlüsse 1 bis 7 ist sofort bei dem k. k. Handelsministerium einzuschreiten, damit dasselbe die Genehmigung der Abänderung des erwähnten Programmes bei der Reichsvertretung und bei dem niederösterreichischen Landtage erwirke, sowie beim Reichsrathe die für den gegenwärtigen Fall des Ausbaues der Localbahn-Linien der Wiener Stadtbahn für Rechnung der Commission im Artikel IV des Gesetzes vom 18. Juli 1892 vorgesehene neue Gesetzes-Vorlage einbringe.

Betreffs Einholung der Zustimmung des Wiener Gemeinderathes zu den sub I. gefassten Beschlüssen der Commission ist sich an den Herrn Bürgermeister zu wenden.

Die moderne Seekriegführung in ihren Beziehungen zur Handelsmarine Grossbritanniens.

Ueber diesen Gegenstand hat kürzlich — wie die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" berichten — Lieutenant W. C. Crutchley der kgl. See-Reserve in der „Royal United Service Institution" einen Vortrag gehalten, dem Nachstehendes zu entnehmen ist. Es wird vorausgeschickt, dass der Vortragende bei dem Entwurfe seiner auf die Armirung der Handelsschiffe zielenden Darlegungen in erster Linie die grossen Dampfer der zahlreichen überseeischen Linien des Inselreiches im Auge hatte, sowie, dass es besonders die von armirten feindlichen Handelsschiffen drohende Gefahr ist, welche er durch die vorgeschlagenen Massregeln vermindert sehen möchte. Feindlichen Kreuzern gegenüber wird die Sicherheit auch verhältnissmässig gut armirter Handelsschiffe doch meist nur eine Frage der beiderseitigen Geschwindigkeiten sein.

Die Handelsmarine des vereinigten Königreiches dürfte ungefähr 70% der gesammten Kauffahrteiflotten der Erde betragen. Den darin investirten, riesigen Theil des Nationalvermögens zu schützen, mag die derzeit bestehende britische Kreuzerflotte woht kaum genügen. So bedeutend ihre Grösse auch ist, wird sie vielleicht im Stande sein, dem Blockade- und Nachrichtendienst gerecht zu werden und die Zufahrten zu den wichtigsten englischen Seehäfen vom Feinde freizuhalten, keinesfalls wird aber eine hinreichende Anzahl von Kreuzerschiffen erübrigen, um die hauptsächlichsten Seehandelsstrassen auch nur mit einiger Aussicht auf Erfolg durchzustreifen und die sie befahrenden britischen Handelsschiffe zu schützen. Ist man, dem heutigen Standpunkte der Seeschiffahrt entsprechend, dem altgewöhnten Vorgange abgeneigt, die Handelsfahrzeuge in Kriegszeiten unter Convoi zu stellen, so ist die Nothwendigkeit nicht von der Hand zu weisen, diese Schiffe in eine Lage zu versetzen, die ihnen wenigstens eine wirksame Selbstvertheidigung gegen armirte feindliche Schiffe gestattet.

Der Gründe, welche das Armiren von Handelsschiffen angezeigt erscheinen lassen, gibt es viele; als gegen diese Massregel sprechend, pflegt man in der Regel drei Punkte anzuführen:

1. Die Fragwürdigkeit des Rechtes der Handelsschiffe, zur Selbstvertheidigung einen Schuss abzugeben, sowie des Rechtes überhaupt, Waffen zu führen.
2. Das Gewicht solcher stets mitzuführender Waffen.
3. Die mangelnde Fähigkeit der Officiere und Mannschaften, sich derartiger Waffen zur eigenen Vertheidigung zu bedienen.

Was den ersten Punkt betrifft, so pflegten Handelsschiffe bis vor noch ganz kurzer Zeit stets mehr oder weniger stark armirt zu sein. Namentlich die nach den chinesischen Gewässern bestimmten Fahrzeuge waren noch viele Jahre nach dem Abschlusse der Pariser Declaration wohlbewaffnet. Die englische Admiralität selbst war es, die Schiffe unter gewissen Bedingungen mit Munition und Waffen betheilte. War es für Handelsschiffe in den sechziger Jahren legal, Waffen zu führen und diese obendrein von der Admiralität zu beziehen, so ist dies auch heute noch der Fall; war es damals illegal, so verdiente die Sache doch zweifellos nachträglich in Erwägung gezogen zu werden.

Was den zweiten Punkt betrifft, so ist leicht einzusehen, dass die durch die Armirung der Handelsschiffe

hervorgerufene Mehrbelastung kaum verdient, ernst genommen zu werden. Das Gewicht zweier Geschütze sammt Laffetten kann mit rund 10 t, das Ausrüstungsgut und die Munition für 200 Schuss kann ebenfalls mit etwa 10 t veranschlagt werden. Bei einem Schiffe von 4000 t Bruttogehalt würde erst der doppelte Werth dieser an und für sich schon hochgegriffenen Zahlen einen Zoll Mehrtauchung bedingen. Ist eine solche Mehrtauchung Angesichts des Umstandes, dass diese Schiffe meistens nur mässig schwere Ladungen führen, die sie selten auf ihre Lademarken bringen, wirklich der Rede werth?

Die einzige thatsächliche Schwierigkeit, die sich der Verwirklichung des in Rede stehenden Planes entgegenstellen könnte, liegt in der Bestreitung der Anschaffungskosten. Diese zu tragen, werden sich die Rheder in Friedenszeiten wohl nie, in Kriegszeiten erst dann entschliessen, wenn sie zu spät zur Einsicht kommen, dass Schiffe, die für ihre eigene Sicherheit zu sorgen im Stande sind, ihre Handelsbeziehungen leichter aufrecht erhalten werden können, als nicht armirte Fahrzeuge. Könnte also nicht etwa die Regierung hier helfend eingreifen und wenigstens die Kosten der Armirung derjenigen Dampfer der grossen überseeischen Linien tragen, von denen sie sich für den Kriegsfall den grössten Nutzen zu versprechen vermag? Wie wenig können doch die mit rund 100.000 Pfund Sterling zu veranschlagenden Kosten für die Armirung von etwa 50 Dampfern gegenüber den ungeheueren Summen in Betracht kommen, die hier auf dem Spiele stehen. Dazu kommt noch, dass die Dienste, die schon in Friedenszeiten bewaffnete, grosse und schnelle Dampfer dem Staate in Kriegszeiten als Auxiliarkreuzer zu leisten im Stande wären, wirklich nicht zu unterschätzen sind; eine Thatsache, die sich in Seeofficierskreisen längst Durchbruch verschafft hat.

Wichtig ist eben hiebei, dass sich diese Schiffe schon im Frieden mit ihrer Kriegsaufgabe vertraut machen, zu welcher Aufgabe der Vortragende in erster Linie die Aufrechthaltung eines regen Nachrichten- und Depeschendienstes längs der regelmässigen Routen dieser Schiffe zu rechnen scheint. Während diese Fahrzeuge nach der heutigen Lage der Dinge beim Ausbruche eines Krieges über die ganze Welt zerstreut und nahezu schutzlos, dabei feindlichen Angriffen vollkommen wehrlos gegenüberstehen, würden sie bei Durchführung der befürworteten Armirung zum mindesten Angriffe von Seite feindlicher armirter Handelsschiffe abweisen können.

Der dritte der Gründe, die gegen die Zweckmässigkeit einer schon in Friedenszeiten durchzuführenden Armirung von Handelsschiffen vorgebracht werden, ist die mangelnde Ausbildung der Bemannung in der Handhabung moderner Kriegswaffen.

Was diesen Punkt anbelangt, so hat der Präsident der „Peninsular and Oriental Company", einer Gesellschaft, der wohl Jedermann gern den Vortritt unter den Dampfergesellschaften Grossbritanniens einräumen wird, erst im Vorjahre versichert, dass ein Viertel der Gesammtzahl britischer See-Reserveofficiere auf den Schiffen der genannten Gesellschaft dient. Erscheint es nicht ungereimt, Schiffe zu subventioniren, die mit solchen Officieren und zum Theile auch mit Mannschaften bemannt sind, welche auf Kriegsschiffen gedient haben, und sie dann in einem Zustande in See gehen zu lassen, der sie der Gnade eines jeden armseligen armirten Handelsschiffes anheimstellt, das schnell genug ist, um langseits zu kommen, und so, ohne auf Widerstand zu stossen, eine Bemannung zu Gefangenen macht, die von rechtswegen berufen wäre, den heimischen Handel zu schützen?

Als der Vortragende vor Jahren zum erstenmale Gelegenheit hatte, auf die Dringlichkeit des behandelten Gegenstandes hinzuweisen, fand die Admiralität, dass eine solche Massregel mit Rücksicht auf fremde Mächte unterbleiben müsse, die in ihrer Durchführung eine Verstärkung der britischen Seemacht erblicken und dagegen Einsprache erheben könnten. Sollte sich England wirklich mit Rücksichten quälen, durch die sich keine andere Nation beeinflussen lässt? Man blicke nur auf Frankreich und Deutschland. Lässt sich auch nur eine dieser Mächte durch Rücksichtnahme auf die Gefühle ihres Nachbarn darin beirren, Alles aufzubieten, um neue Mittel zur Erhöhung ihrer Offensiv- oder ihrer Defensivkraft zu insceniren? Ist es ferner wahrscheinlich, dass ein von einer dieser Mächte erhobener Einspruch auf der anderen Seite überhaupt ernstliche Berücksichtigung finden würde? Keineswegs; beide werden vielmehr darin übereinstimmen, dass es ihre wichtigsten Interessen vernachlässigen hiesse, wollten sie auch nur die unbedeutendste Massregel unterlassen, die geeignet sein kann, ihnen beim Ausbruche des Krieges einen Vortheil in die Hand zu geben.

Schliesslich besprach der Vortragende noch die Frage des Signalverkehres der Handelsschiffe untereinander und mit den Schiffen der Kriegsflotte. Der oftgefühlte Mangel eines zweckmässigen Verkehrsmittels wird um so fühlbarer werden, wenn es sich bei Ausbruch eines Krieges darum handeln wird, die über den ganzen Erdball zerstreuten Kauffahrer englischer Flagge zu warnen und in den Schutz der heimischen Kriegsflotte zu bringen. Unschätzbare Dienste vermöchten bei Aufrechthaltung ihrer in diesem Falle gleichsam über ein grosses Schlachtfeld führenden Linien zu solcher Zeit die Schiffe der „Peninsular and Oriental Company" zu leisten, falls der Verkehr durch den Suez-Canal offen bleiben sollte. Fast dieselbe, ja, wenn der Suez-Canal geschlossen sein sollte, eine noch grössere Bedeutung käme den um das Cap der guten Hoffnung führenden Dampferlinien zu. Was die Frage des zu wählenden Systems anbelangt, so ist in dieser Richtung bisher leider so gut wie gar nichts gethan worden, die massgebenden Behörden sollten jedoch diese Angelegenheit energisch in die Hand nehmen und für die Zukunft ein zweckmässiges System der Signalisirung feststellen und es auch unverzüglich einführen. Wird dies einmal geschehen sein, so wird auch die Regierung die Kosten der Armirung von Postdampfern getrost auf sich nehmen können, denn die damit verursachten Ausgaben werden sich durch die gar nicht zu hoch zu veranschlagenden Dienste reichlich bezahlt machen, welche diese Schiffe im Falle der Noth bei Aufrechthaltung ihrer regelmässigen Verkehrslinien zu leisten im Stande sein werden.

In der dem Vortrage folgenden Discussion vertrat Admiral Nicolson die Ansicht, dass es nicht rathsam wäre, Kauffahrer im Allgemeinen zu armiren, wenn sich auch die grossen Handelsschiffe, falls sie von Seite der Regierung bewaffnet würden, weitgehenden gegenseitigen Schutz angedeihen lassen könnten. Was aber den Schutz der Handelsflotte von Seite der Kreuzerschiffe betrifft, so ist die einzige, Erfolg versprechende Art, ihn durchzuführen, nach wie vor die Convoiirung. Ein Abpatrouilliren der wichtigsten Verkehrslinien würde sich nach der Meinung des Admirals nicht wirksam erweisen. Während die eigenen Schiffe in See ihren Kohlenvorrath langsam

aufbrauchen würden, stünde es einem feindlichen Kreuzer stets frei, mit seinem Heizmaterial haushaltend, im Hafen eine günstige Gelegenheit zur Action abzuwarten. Was den Signalverkehr zwischen britischen Schiffen jeder Art anbelangt, so sei auf diesem Gebiete sehr Vieles verbesserungsfähig.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Desinfectionsanlage-Vergrösserung in Znaim.) In der Station Znaim wird die Desinfectionsanlage vergrössert. [6. December 1893, Z. 64.273.]

— (Holzverladerampe in Časlau.) Die der Firma Hammer gehörige Holzverladerampe in der Station Časlau ist Seitens der Bahnverwaltung käuflich erworben worden. [31. December 1893, Z. 58.222.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Gleiseumgestaltung und Heizhausverlegung in Lissa.) In der Station Lissa hat sich in Folge des gesteigerten Verkehres die Nothwendigkeit zur Vergrösserung und Umgestaltung der Geleiseanlagen und zur Verlegung des Heizhauses ergeben. [29. December 1893, Z. 61.898.]

— (Warteraum-Herstellung in Bohousow.) In der Personen-Haltestelle Bohousow wird ein gedeckter Unterstand errichtet. [29. December 1893, Z. 68.098.]

— (Linie Chlumetz — Parschnitz: Geleisevermehrung in Parschnitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. October 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines neuen für die Verkehrsabwicklung erforderlichen Geleises in der mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gemeinsamen Anschluss-Station Parschnitz der Bauconsens ertheilt. [19. December 1893, Z. 61.888.]

— (Herstellung einer Desinfectionsanlage in Pelsdorf.) In der Station Pelsdorf wird eine Desinfectionsanlage errichtet. [31. December 1893, Z. 67.631.]

Localbahn Gross - Priesen — Wernstadt — Auscha im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. (Aufstellung eines Kohlenschuppens in Wernstadt.) In der Station Wernstadt wird für Zwecke der Richard Hartmann-Schächte ein Kohlenschuppen errichtet. [5. December 1893, Z. 61.149.]

Ausland.

Preussen. Stationsnamenänderung. Die an der Strecke Gnesen—Nakel im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg gelegene Haltestelle Mellschin führt ab 15. Jänner die Bezeichnung „Hohenau i. P." (in Posen).

Sachsen. (Betriebsergebnisse der kgl. sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen im Monate August 1893, bezw. in den Monaten Jänner bis August 1893.) Im Monate August 1893 haben die Einnahmen betragen: Bei den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen (Betriebslänge 2684·81 km gegen 2648·61 km im Monate August 1892) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 3,021.800·96 (2,918.169·14) Mk., aus dem Güterverkehre 5,555.059·59 (4,984.892·10) Mk., zusammen sohin 8,576.860·55 (7,903.061·24) Mk.; bei der Linie Zittau—Reichenberg (Betriebslänge 26·61 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 33.118·63 (32.727·55) Mk., aus dem Güterverkehre 44.705·47 (38.166·61) Mk., zusammen sohin 77.824·10 (70.894·16) Mark; bei der Linie Altenburg—Zeitz (Betriebslänge 25·28 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 11.299·65 (10.236·52) Mark, aus dem Güterverkehre 71.689·96 (69.009·97) Mk., zusammen sohin 82.989·61 (79.246·49) Mk.; bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf (Betriebslänge 14·45 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 14.038·47 (13.656·18) Mk., aus dem Güterverkehre 1118·28 (1357·23) Mk., zusammen sohin 15.156·75 (15.013·41) Mk. In den Monaten Jänner bis August 1893 haben die Gesammteinnahmen betragen: Bei den königl. Sächsischen Staatseisenbahnen 58,354.918·83 (55,488.960·89) Mk., bei der Linie Zittau—Reichenberg 512.629·67 (500.991·98) Mk., bei der Linie Altenburg—Zeitz 614.714·93 (619.554·85) Mk. und bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf 70.299·28 (70.214·80) Mk.

Schweiz. (Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Genf—La Plaine und Genehmigung von Betriebsverträgen.) Auf Grund einer Zuschrift des Staatsrathes von Genf und der damit vorgelegten, vom Genfer Grossen Rathe genehmigten Verträge mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und mit der Jura-Simplon-Bahn, empfiehlt der Bundesrath in der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 14. December 1893 folgenden Beschlussentwurf zur Annahme: 1. Die auf der Uebereinkunft vom 27. October 1852 mit den vom Grossen Rathe des Kantons Genf unter dem 3., 5. und 8. Jänner 1853 beschlossenen Aenderungen beruhende, durch Bundesbeschluss vom 2. Februar 1853 genehmigte Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der französischen Grenze bei La Plaine nach Genf wird unter folgenden Bedingungen auf den Kanton Genf übertragen: a) Es bleiben im Allgemeinen die bestehenden und künftigen gesetzlichen Vorschriften und die daraus fliessenden Competenzen der Bundesbehörden ausdrücklich vorbehalten; b) die im erwähnten Bundesbeschluss vom 2. Februar 1853 aufgestellten Rückkaufsbedingungen werden dahin abgeändert, dass dem Bund jederzeit, auf einjährige Kündigung hin, das Recht des Rückkaufs gegenüber dem Kanton Genf zustehen soll und dass er als Entschädigung nur die effectiven Kapitalauslagen des Kantons Genf, somit dieselben im Zeitpunkt des Rückkaufs noch nicht durch Amortisation zurückerstattet sind, einschliesslich der vom Kanton Genf nach Art. 5 des Concessionsactes vom 27. October 1852 an den Bau der Linie geleisteten Subvention von 2,000.000 Frcs. zu bezahlen hat; c) der Kanton Genf hat über seine effectiven Kapital-Auslagen für die Linie Genf—La Plaine, einschl. des Bahnhofes Genf, alljährlich eine ausführliche Rechnung dem Bundesrathe vorzulegen und ihm ausserdem alle mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn oder der Jura-Simplon-Bahn bezüglich Verzinsung und Amortisation der in Ziffer 1 b genannten Ausgaben zu treffenden Vereinharungen znr Kenntniss zu bringen. 2. Den vom Kanton Genf mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, betreffend den Erwerb der Linie Genf—La Plaine und des Bahnhofes Genf, sowie mit der Jura-Simplon-Bahn, betreffend den Betrieb des Bahnhofes Genf unterm 13. October und 18. November 1893 abgeschlossenen, durch Grossrathsbeschlüsse vom 25. November 1893 genehmigten Verträgen, dem ersteren, soweit derselbe die Uebertragung des Betriebes der Strecke Genf—La Plaine an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn zum Gegenstande hat, wird die Genehmigung unter dem allgemeinen Vorbehalt der hierseitigen Gesetzgebung und der darauf sich gründenden Befugnisse des Bundes als Aufsichtsbehörde und unter der Bedingung ertheilt, dass für die Erfüllung der von den Betriebsgesellschaften übernommenen gesetzlichen und concessionsmässigen (vertraglichen) Pflichten im Sinne des Art. 28 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 auch der Kanton Genf haftet. 3. Dem Bund bleibt das Recht vorbehalten, im Falle des Rückkaufes an Stelle des Kantons Genf in beide genannten Verträge mit den Gesellschaften der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und Jura-Simplon-Bahn in gleichen Rechten eintreten zu können.

— (Uebertragung der Concession für die Zahnradbahn von Capolago auf den Gipfel des Monte Generoso.) Ueber die Gesellschaft der Monte Generoso-Bahn ist durch Entscheid des schweizerischen Bundesgerichtes vom 27 Februar 1893 die Liquidation angeordnet und seither auch durchgeführt worden. An der Versteigerung vom 4. October 1893 hat Dr. Carl Pasta in Mendrisio, welcher sich zuvor bei dem Bundesrathe über die nöthigen Garantien ausgewiesen hatte, die Bahn erworben. Bevor aber die Uebertragung der Concession an den Genannten erfolgen konnte, ist derselbe plötzlich gestorben und seine hinterlassenen Kinder haben über die Erbschaft das beneficium inventarii verlangt. Die Frist zur Anmeldung von Forderungen läuft bis zum 11. Februar 1894; der Vertreter der Erben Pasta hat jedoch in Aussicht gestellt, dass die Erbschaft werde angetreten werden, u. zw. möglicherweise schon vor jenem Termine unter Verzicht auf den weiteren Gang des beneficium inventarii. Aus diesem Grunde beantragt der Bundesrath in der Botschaft vom 14. December 1893 für den Fall, als der Erbschaftsantritt nicht schon während der Dauer der gegenwärtigen Session der eidgenössischen Räthe, sondern erst später stattfinden sollte, den Bundesrath zu ermächtigen, sobald die Erben des Dr. Carl Pasta die Erbschaft angetreten und die ihnen laut den Steigerungsbedingungen obliegenden Verpflichtungen erfüllt haben werden, die Concession

vom 2. Juli 1886 für die Zahnradbahn von Capolago auf den Gipfel des Monte Generoso unter den nothwendig erscheinenden Bedingungen an die genannten Erben zu übertragen.

— (Fristverlängerung zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für mehrere Eisenbahnen). Die in den Eisenbahnconcessionen angesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wurde bei folgenden Eisenbahnen um je ein Jahr verlängert: Eisenbahn von Martigny-ville über Salvan nach Châtelard und von Martigny-ville nach Martigny-bourg bis 21. December 1894, schmalspurige Eisenbahn von Vivis über Bulle nach Thun bis 27. December 1894, elektrische Strassenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad bis 22. December 1894, schmalspurige Eisenbahn von Chur nach Thusis bis 20. December 1894, Eisenbahn von Solothurn nach Münster um 2 Jahre bis 9. December 1895, Drahtseilbahn von Römerhof in Hettingen auf den Dolder am Zürichberg bis 26. Jänuer 1895.

— (Anbringung des Controlstempels auf den von Privaten hergestellten Frachtbriefen.) Gemäss § 59, Absatz 5 des mit 1. Jänner 1894 in Kraft getretenen Transport-Reglements der schweizerischen Eisenbahn und Dampfschiffunternehmungen müssen die nicht von den Eisenbahnverwaltungen bezogenen Frachtbriefe hinsichtlich des Formates, der Qualität und des Gewichtes des Papiers denjenigen Vorschriften entsprechen, welche von den Bahnverwaltungen für die Herstellung ihrer eigenen Frachtbriefe aufgestellt werden. Diese gehen dahin, dass das Papier mindestens 8 kg per Riess schwer sein soll und höchstens 10 Percent Holzzusatz enthalten darf. Das Format beträgt 32—34 cm. Als Gebühr für die Anbringung des Controlstempels auf den von Privaten hergestellten Frachtbriefen werden 15 Cts. für 100 Stück berechnet. Das Eisenbahndepartement hat die Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen aufmerksam gemacht, dass alle Frachtbriefformulare, welche mit dem Controlstempel irgend einer schweizerischen Eisenbahn- oder Dampfschiffverwaltung versehen sind, von jeder Station anzuerkennen sind und die Annahme derselben von keiner Station oder Dienststelle mit der Begründung, der Frachtbrief sei von der eigenen Verwaltung nicht controlirt worden, verweigert werden darf.

— (Verlängerung der Giltigkeit der Bestimmungen und Taxen für die Reexpedition von Getreide etc. in Romanshorn und Rorschach). Die auf den 31. December 1893 gekündeten Bestimmungen und Taxen für die Reexpedition von Getreide etc. in Romanshorn und Rorschach vom 1. October 1889 bleiben noch bis zur Einführung der projectirten neuen Hefte 3 und 4 des österr.-ungar.-schweizerischen Getreidetarifes in Wirksamkeit.

— (Theilweise Kündigung der italienisch-schweizerischen Gütertarife via Gotthard.) Die Ausnahmefrachtsätze ab Chiasso transit nach Altstätten, Au, Chur, Heerbrugg. Landquart und Rheineck für Petroleum in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ab Venedig wurden auf den 31. März gekündigt. Der Frachtsatz Chiasso transit Buchs von 14·76 Frcs. per 1000 kg bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

— (Kündigung des Ausnahmetarifes für Futtermittel etc.) Der temporäre Ausnahmetarif für Futtermittel etc. vom 8. Juni 1893 wird noch bis 15. Mai in Kraft belassen und tritt sodann ausser Kraft.

— (Nachtrag VI zum Gütertarif Buchs trs. und St. Margarethen trs. — Delle trs. etc.) Der auf den 1. Jänner avisirte Nachtrag VI zum Gütertarif Buchs trs. und St. Margarethen trs., Delle trs., Locle trs., Verrières trs. und Genf trs. vom 1. Jänner 1889 gelangt erst zu einem späteren Zeitpuncte zur Ausgabe.

— (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ist ab 19. December 1893 bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·0161 Franken festgesetzt worden.

Südamerika. (Nachrichten über die Andenbahn.) Von der projectirten Andenbahn ist gegenwärtig nur die 122 km lange Strecke Mendoza—Rio Blanco in Betrieb, und sind die Strecken nach La Cumbre via Vacas, Inca und Cuevas im Bau. Das Unternehmen ist daher noch in seinen Anfängen und dementsprechend auch der Verkehr auf der bisher eröffneten Strecke höchst gering. Der Güterverkehr ist zu jeder Zeit sehr beschränkt, während der Personenverkehr bloss in den Sommermonaten etwas lebhafter ist. Gegenwärtig besteht der Personen-Fahrpark nur aus 6 Wagen mit Drehgestellen, welche aber sehr bequem eingerichtet sind und die vielen scharfen Curven der Bahn mit Leichtigkeit durchfahren. Während des Winters, wenn die Anden-Pässe, welche nach Chili hinüber führen, für den Postwagenverkehr wegen der Schneemassen daselbst verschlossen sind, verkehren auf der Linie Mendoza—Rio Blanco wöchentlich nur 2 Züge in jeder Richtung, wovon jedoch bloss einer bis Rio Blanco führt. Während des Sommers verkehren in Combination mit dem anschliessenden Bahnverkehr nach Buenos Ayres und San Juan einerseits und den Postwagen nach Chili andererseits wöchentlich 3 Züge in jeder Richtung; es gelangt dabei der Reisende in diesem combinirten Bahn- und Postverkehr in vier Tagen von Buenos Ayres nach Valparaiso. Nach einem vorliegenden Reiseberichte durchzieht die Bahn nach dem Verlassen der Station Mendoza die ziemlich eintönigen Pampas bis nach Blanco Encalada, eine Station ohne Ortschaft oder nächstliegende Häuser, in welcher ein einziger Stationsbeamter alle Verrichtungen, selbst das Wechselstellen zu besorgen hat, wobei demselben Angesichts des minimalen Verkehres noch immer sehr viel Musse bleibt. Bei km 24 wird der Mendozafluss zum ersten Male von der Bahn mit einer Brücke von 120 m Spannweite gekreuzt und wendet sich die Linie hierauf in scharfem Bogen gegen das Gebirge. Von km 31 beginnt die Gebirgsbahn, und windet sich die Linie in den engen Thälern zwischen hohen Bergen und mit vielfachen Ueberbrückungen des Flusses wegen dessen Krümmungen zur Station Cachenta empor, welche nach einer Fahrtdauer von 1 Stunde 40 Minuten erreicht wird. Hier ist ein halbstündiger Aufenthalt für das Mittagessen, welches aber nur Diejenigen verzehren können, welche ein solches mitgenommen haben, nachdem die Station selbst nichts bietet und auch nächst derselben kein Imbiss beschafft werden kann. In der Nähe der Station Cachenta sind heisse Quellen und dürfte dieselbe in Zukunft eine Bedeutung als Badestation erlangen; von der Höhe, auf welcher Cachenta liegt, sieht man direct hinab in das 300 Fuss tiefer gelegene Bett des Mendozaflusses. Im Weiteren zieht die Bahn stets in einem Gebiete von grosser landschaftlicher Schönheit, bald rechts, bald links des Flusses, oft dicht an hohen Steilwänden entlang bis zur Station Uspallata. Im letzten Theile dieser Strecke erweitert sich schon das Thal, die Station Uspallata liegt bereits in einer landschaftlich nicht bemerkenswerthen Gegend und führt die Bahn auch im Weiteren vorwiegend durch Weideland, woselbst beständige Winde, welche von den Cordilleren herabkommen, hinstreichen. Die restlichen 30 km von Uspallata bis zu dem auf einem Hochplateau gelegenen Rio Blanco bieten im Vergleiche zu den Partien des Aufstieges von der Ebene keine besonderen Schönheiten und waren auch für den Bahnbau ohne erheblichere Schwierigkeiten. In Rio Blanco ist ein mässigen Ansprüchen genügendes Hotel vorhanden, woselbst der Reisende, welcher erst den nächsten Tag wieder die Rückfahrt antreten kann, Unterkunft findet. Von Rio Blanco aus zeigt sich bereits die nahe Cordilleren-Kette in voller Pracht und lässt dieser Blick, sowie die im Ganzen reizvolle Fahrt die Bahn, wenigstens bis auf Weiteres, als Excursionsbahn bemerkenswerth erscheinen. Der Zug, welcher um 9 Uhr Vormittags Mendoza verlässt, langt gegen 4 Uhr Nachmittags in Rio Blanco an; der nächste Gegenzug verlässt Rio Blanco um 11 Uhr Morgens und trifft in Mendoza um 5 Uhr Abends ein, von wo ab um 9 Uhr Nachts der weitere Anschlusszug nach Buenos Ayres abgeht. [„Railway News."]

Indien. (Bahnnachrichten.) Die indische Regierung hat sich entschlossen, behufs Erleichterung der Herstellung neuer Bahnlinien in Britisch-Indien folgende Begünstigungen je nach Bedürfniss zu gewähren:

1. die freie Ueberlassung von Gründen;
2. die Beistellung des Fahrparkes zu erleichterten Bedingungen und die Uebernahme des Betriebes der Linie durch die Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn;
3. die kostenlose Ueberlassung von Projecten, welche vom Staate für derlei Bahnen etwa verfasst wurden;
4. den Transport von Materialien für den Bahnbau auf den in Betracht kommenden Staatsbahnlinien zu ermässigten Tarifsätzen;
5. die Ueberweisung eines Theiles der Mehreinnahmen der anschliessenden Hauptbahnstrecke in Folge Realisirung der betreffenden Bahnlinie, insolange diese letztere ein 4%iges Erträgniss noch nicht erreicht hat;
6. eine Capitals-Betheiligung des Staates an den Bahnunternehmen, insofern in speciellen Fällen dies zur Erreichung einer 4%igen Verinteressirung des übrigen, von privater Seite aufgewendeten Capitals erforderlich sein sollte;
7. die Uebernahme des Baues von solchen Linien, bei welchen das Capital in irgend einer Weise gesichert ist, durch die Regierung.

In welchem Umfange diese in Aussicht gestellten Begünstigungen fallweise zur Anwendung gelangen sollen, hat sich die indische Regierung vorbehalten. Jedes Project wird nach den speciellen Verhältnissen der Linie in Erwägung gezogen und sollen hienach die zu gewährenden Begünstigungen bemessen werden. Concessionen für neue Bahnprojecte auf diesen Grundlagen werden erst ertheilt werden, wenn die wirthschaftliche Bedeutung der betreffenden Bahn und eine Verinteressirung des Anlagecapitals wenigstens im Allgemeinen von der Regierung festgestellt worden ist. Hiebei behält sich die indische Regierung das Recht vor, die Tarife der neuen Bahnlinie nach Erforderniss zu reguliren.

Ost-Indien. (Bahn-Ergebnisse im ersten Halbjahre 1893). Die Betriebsergebnisse der indischen Bahnen gestalteten sich im ersten Semester 1893 bei den meisten Gesellschaften ungünstiger, als in der gleichen Periode des Vorjahres hauptsächlich wegen des Ausfalles im Weizentransporte. Die in letzterer Beziehung in Betracht kommenden 11 indischen Bahnen beförderten im ersten Semester des verflossenen Jahres nur in Summe 659.804 t Weizen, gegen 1,037.362 t in der Vorperiode, was ein Minus von 36·4% darstellt. Unter diesen 11 Bahnen steht die Great Indian Peninsular Bahn mit einem Frachtquantum von 224.691 t Weizen in erster Reihe; sodann folgt die Madras Bahn mit 130.659 t und die East Indian Bahn mit 104.900 t; von diesen drei Bahnen allein wurden daher schon zwei Drittel des ganzen Weizenexportes bewirkt. Gegenüber den ungünstigen Ergebnissen in diesem Transport-Artikel haben sich andere Einnahmen, insbesondere jene aus dem Personenverkehre, erhöht. Die Betriebsergebnisse jener 12 Bahngesellschaften, welche überhaupt detaillirte Ausweise liefern, haben sich daher trotz des Eingangs erwähnten Ausfalles im Ganzen um 30.000 £ gegen das erste Halbjahr 1892 vermehrt, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass sich das Netz dieser 12 Gesellschaften auch um 304 engl. Meilen vergrössert hat. Die Bahnlänge aller 12 Gesellschaften betrug im ersten Semester 1893, 11.676·2 engl. Meilen oder 19.270 km; die Bruttoeinnahmen betrugen 8,118.422 £, die Ausgaben stellten sich auf 3,306.910 £; der Betriebscoëfficient betrug daher 40·7 %. In der gleichen Vorperiode 1892 war die Bahnlänge 11.672·2 engl. Meilen oder 18.780·5 hm, die Bahneinnahmen betrugen 8,088.713 £, die Ausgaben 3,322.651 £, wobei sich das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen mit 41·1 % stellte. Der allgemeine Güterverkehr, exclusive Weizen, erreichte im ersten Halbjahre 1893 die Höhe von 8,314.283 t, um 505.967 t mehr als in der analogen Vorperiode; endlich wurden 39,257.066 Reisende, d. i. um 2,438.705 mehr als im ersten Semester 1892, befördert. Das grösste Bahnnetz besitzt die Bombay Barode Bahn mit 2170 engl. Meilen, dieser folgen zunächst die East Indian Bahn mit 1794, die Southern Mahratta-Bahn mit 1555 und die Great Indian Peninsular Bahn mit 1490 Meilen Bahnlänge. Der Betriebscoëfficient der Bahnen schwankte von 28·4% bei der East Indian Bahn bis zu 59·8 Percent bei der Bengal Centralbahn, und stellte sich im Durchschnitte auf 40·7 %. Die höchste Dividende erzielte die Bombay Baroda-Bahn mit 5 £, 17 sh. 6 d. (Curs 196 £), die niederste Dividende erreichte die South Indlan Bahn mit 1 £ 15 sh. (Cours 105 £) [„Railway News“).

Schiffahrt.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Meissen und Riesa im Jahre 1892.) Es passirten im Jahre 1892:

Bei der Bergfahrt	Meissen	Riesa
Kettenschiffe	586	467
mit Schleppkähnen	3.007	2.557
davon beladen	676	592
mit Tonnen Ladung	104.415	119.590
Radschleppdampfer	1.034	949
mit Schleppkähnen	4.207	3.917
davon beladen	1.887	1.944
mit Tonnen Ladung	428.240	499.215
Personendampfer	1.864	849

Bei der Thalfahrt	Meissen	Riesa
Kettenschiffe	567	414
Radschleppdampfer	1.002	814
mit Schleppkähnen	444	419
mit Tonnen Ladung	133.485	111.813
Segelschiffe	7.000	5.700
mit Tonnen Ladung	2,082.125	1,609.859

Bei der Thalfahrt	Meissen	Riea
Flösse	698	298
Personendampfer	1.871	848

— (Verkehrhafen bei Riesa im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 bezifferte sich der Verkehr u. A. auf 15.028·1 t Baumwollen, Garne, 2126·9 t Düngemittel, 1122·8 t Farbhölzer, Farbextracte, 5600 t Feldfrüchte, 1550·3 t Futterstoffe, 1740·8 t Harze, 1853·5 t diverse Hölzer, 2213·3 t Heringe, 1651·2 t Kaufmannsgüter, 4496·7 t Oele, Fette, 27.286·5 t Petroleum, 1864·5 t Reis und Reisabfälle, 13.030·5 Roheisen, 1109 t Rohzucker.

England. (Der Manchester Schiffs-Canal.) Am 7. December 1893 erfolgte durch die Directoren und ersten Beamten des Liverpool- und Manchester Canals eine Inspection dieses Canalbaues in seiner ganzen Ausdehnung an Bord eines sonst zu Ueberfuhrszwecken gebrauchten Dampfbootes, des Snowdrop, welches eine Länge von 130′ (39·6 m) und 36′ 3″ (11·0 m) Breite besitzt. Das Schiff verliess die Princess-Landungsbrücke zu Liverpool um 7 U. 31 M. und langte in Eastham um 8 U. 2 M. an. Der Eintritt in die dortige Abschluss-Schleusse des Canals erfolgte um 8 U. 4 M. und betrug die Zeit zur Hebung des Schiffes auf die Höhe des Canalspiegels 10·5 M. Die Hebungshöhe betrug an diesem Tage in der genannten Schleusse 14′ = 4·27 m. Hierauf ward die Fahrt im Canale fortgesetzt und Runcorn um 9 U. 30 M. erreicht. Nach Inspicirung der dortigen Anlagen wurde Runcorn um 9 U. 55 M. verlassen und die Schleusse bei Latchford um 11 U. 22 M. erreicht. Dieselbe war in 3 M. gefüllt; der Dampfer verliess die Schleusse um 11 U. 37 M. und gelangte zur Irlam-Schleusse um 12 U. 21 M. Daselbst musste das Schiff um 17′ (5·2 m) gehoben werden, was 12 M. in Anspruch nahm; worauf der Dampfer um 12 U. 45 M. zur Barton-Schleusse weiter fuhr, welche um 1 U. erreicht wurde. Auch hier dauerte die Hebung des Schiffes 12 M. Die Mode Wheel-Schleusse wurde um 1 U. 53 M. erreicht und verliess die Gesellschaft sodann das Schiff, um sämmtliche Canal- und Dockanlagen daselbst zu besichtigen. Um 2 U. 43 M. verliess der Dampfer die genannte Schleusse und ward um 2 U. 50 M. das dritte der Salford Docks erreicht, worauf die Fahrt in dem kleinen Canale, welcher zu den Manchester Docks führt, fortgesetzt wurde. Um 3 U. 12 M. fand die Fahrt beim Manchester Dock Nr. 4 ihr Ende. Am 1. Jänner 1894 wurde der Canal dem regelmässigen Verkehre übergeben und hat das bereits in Eastham befindliche Segelschiff „Sophie Wilhelmina“, welches mit Holz beladen von Nova Scotia angekommen ist, als erstes den Canal passirt. [„Railway News“.]

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Anlehen (Rückzahlung am 2. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1891 und 4 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 2. Juli).

Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Hermannstädter Rothenthurm-Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1883, 4 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1884 und 1891 (Rückzahlung ab 2. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anlehen. I. Serie (Rückzahlung am 2. April).

Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Bahn. Sämmtliche am 1. August 1892 zur Rückzahlung verloste Prioritäten I.—III. Em.

Ungarische Staatseisenbahn-Gold-Anleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889 (verlost am 2. November).

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Eisenbahn-Anlehen vom Jahre 1845 und 1849 (verlost am 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Februar:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.36¼, für je fl. 500 Capital fl. 11.81¼, für je fl. 1000 Capital fl. 23.62½ ö. W.

Ungarische Staatseiseubahn-Anleihe vom Jahre 1889 in Gold. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5

Leoben-Vordernberger Bahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 300 Capital fl. 7.50.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Emission. 3 pCt. Prioritäten. Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn emittirt als Ersatz für die Reduction des in Actien emittirten Anlagecapitals eine 3perc. Prioritäts-Anleihe im Betrage von 51,200.000 Kr. = 25,600.000 fl. ö. W. Die Eintragung des Pfandrechtes für diese Anleihe ist im Eisenbahnbuche vollzogen und gehen ihr in der eisenbahnbücherlichen Rangordnung, sowie bezüglich der Verzinsung uud Rückzahlung die früheren Anleihens-Emissionen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn voraus. Sie ist in Appoints zu 10.000 Kronen = 5000 fl. ö. W., 2000 Kr. = 1000 fl. ö. W., 200 Kr. = 100 fl. ö. W. ausgefertigt. Die Auszahlung der Zinseu erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug am 2. Jänner und 1. Juli eines jeden Jahres. Sämmtliche Schuldverschreibungen werden, vom Jahre 1893 angefangen, innerhalb 70 Jahren auf Grund des Tilgungsplanes durch am 2. Jänner stattfindende Ziehungen zurückgezahlt. Die Rückzahlung der verlosten Theilschuldverschreibungen erfolgt sechs Monate nach der Ziehung. Die österr. Staatsverwaltung hat das Eisenbahnunternehmen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn gegen eine vom 1. Jänner 1892 ab bis zum 20. Juni 1962 zu zahlende Rente in dem einem weiteren Steuerabzuge nicht unterliegenden Betrage jährlicher 1,710.000 fl. ö. W. eingelöst. Von dieser 3perc. Anleihe wird der Betrag von 48,960.000 Kr. = 24,480.000 Gulden österr. Währung gegen Ausübung des Bezugsrechtes Seitens der Besitzer der Stamm- und Prioritäts-Actien der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Restbetrag von 2,240.000 Kr. = 1,120.000 fl. ö. W. zuzüglich des von den Actionären nicht bezogenen Theiles der Anleihe gegen Barzablung znr Subscription aufgelegt. In Gemässheit der Beschlüsse der Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn vom 12. November 1892 und 23. Mai 1893 soll das Actiencapital der Gesellschaft von 8,160.000 fl. durch Abstemplung auf den vierten Theil, d. i. bis auf 2,040.000 Gulden österr. Währung reducirt werden und erhalten dagegen die Actionäre für jede Stammactie von Nominale 200 fl., bezw. für jede auf Nominale 50 fl. abgestempelte Stammactie und gleicher Art die Besitzer von zwei Prioritäts-Actien à 100 fl. nach Umtausch derselben in eine auf den Betrag von 50 fl. abgestempelte Stammactie Nominale 600 fl. 3perc. Obligationen der obigen Anleihe mit Zinsen vom 1. Juli 1893. Die Anmeldungen zur Ausübung des Bezugsrechtes werden innerhalb der Zeit vom 2. bis einschliesslich 10. Jänner 1894 angenommen. Die Subscription gegen Baarzahlung findet am 10. Jänner 1894 zum Curse von 77 pCt. ö. W. zuzüglich der Stückzinsen vom 1. Jänner 1894 bis zum Tage der Abnahme statt. — Diejenigen Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, welche von dem ihnen eingeräumten Vorrechte zum Bezuge der 3perc. Obligationen keinen Gebrauch machen wollen, werden aufgefordert, ihre Actien sammt Couponsbogen zum Zwecke der Abstempelung auf den vierten Theil des bisherigen Nominalbetrages vom 2. Jänner 1894 ab entweder bei der Gesellschaftscassa in Prag oder bei einer Subscriptionsstelle, und zwar bei letzteren bis spätestens 15. Februar 1894 einzureichen und dagegen vom 18. Jänner 1894 ab den auf je 200 fl. ö. W. des bisherigen Nominalbetrages entfallenden Erlös von 600 fl. Nominale 3perc. Obligationen sammt 3perc. Stückzinsen vom 1. Juli 1893 bis 18. Jänner 1894, als dem hiemit festgesetzten Auszahlungstage, sonach den Capitalsbetrag von 456 fl. ö. W. zuzüglich der erwähnten Zinsen per 9·85 fl., zusammen mit 465·85 fl. in Empfang zu nehmen. — Diejenigen Prioritäts-Actionäre, welche sich der Reduction anschliessen, erhalten im Umtanschwege für je zwei Prioritäts-Actien à 100 fl. eine auf den Betrag auf 50 fl. abgestempelte Stammactie der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und den vollen auf je eine Stammactie entfallenden oberwähnten Baarbetrag; für eine einzelne Prioritäts-Actie à 100 fl. wird im Umtauschwege ein auf den Betrag von 25 fl. lautender Stammactien-Interimsschein hinausgegeben und die Hälfte des öfter gedachten Erlöses baar bezahlt. Nach dem 15. Februar 1894 können etwaige Aumeldungen von Actien zum Zwecke der Ausbezahlung des hierauf entfallenden Baarerlöses nur bei der Geselischaftscassa in Prag eingebracht werden.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Capitalserhöhung. In Ausführung der in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. November 1893 gefassten Beschlüsse, betreffend die Neugestaltung der Capitalsverhältnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft ladet der Verwaltungsrath a) die Inhaber der noch im Umlaufe befindlichen 26.150 Actien ein, diese Actien (ohne Couponsbogee) znm Zwecke der Abstempelung auf den Nominalbetrag von 500 fl. ö. W vorzulegen; b) weiters werden die Inhaber der für die bereits ausgelosten und mit 300 fl. ö. W. zurückgezahlten 1999 Stück Actien ausgegebenen Genussscheine eingeladen, die nach dem Generalversammlungsbeschlusse I lit. b auf die Genussscheine zu leistende Nachzahlung von je 200 fl. ö. W. gegen Vorlage der Genussscheine in Empfang zu nehmen; c) diejenigen Actionäre, welche von dem in der Generalversammlung vom 18. November 1893 eingeräumteu Rechte, auf drei Stück der in Händen babenden Actien oder Genussscheine ein Stück der auszugebenden Actien beziehen zu können, Gebrauch machen wollen, werden schliesslich eingeladen, diese Actien (ohne Couponsbogen) oder die Genussscheine innerhalb des Präclusivtermines vom 27. December 1893 bis 31. Jänner 1894 zu überreichen und hiebei auch den Betrag von 500 fl. ö. W. für je eine zu beziehende Actie, ferner die 5perc. Zinsen vom 1. Jänner 1893 bis zum Tage des Erlages des für jede zu beziehende Actie entfallenden Betrages per 500 fl. ö. W. baar einzuzahlen. Die Einreichung von einer oder zwei Actien, ferner jene Actien, welche eine durch drei theilbare Anzahl überschreiten, endlich Actien, welche erst nach Ablauf des Präclusivtermines zum Bezugsrechte angemeldet werden, können nicht berücksichtigt werden.

Convocation von Gläubigern.

Prag-Duxer Eisenbahn. Das Ministerium des Inneru hat den Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft vom 9. August 1892, betreffend die Reauctiou des Stamm-Actiencapitals von seiner jetzigen Höhe per 8,100.000 fl. ö. W. auf den Betrag von 5,400.000 fl. ö. W. durch Abstempelung der auf den Nominalbetrag von je 150 fl. ö. W. lautenden 54.000 Stück Stammactien auf den Nominalbetrag von je 100 fl. ö. W. — unbeschadet des den Stammactionären nach dem ursprüuglichen Nominalbetrage der Stammactien zustehenden Antheils an dem Gesellschaftsvermögen für den Fall der Auflösung der Gesellschaft genehmigt. In Folge dessen werden die Gläubiger der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft aufgefordert, sich mit ihren Forderuugen bei der Direction in Prag zu melden.

Generalversammlungen.

29. Jänner: Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor (constituirende Generalversammlung).
30. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn (ausserordentliche Generalversammlung).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Achsbrüche und Achsanbrüche auf deu Vereinsbahnen im Berichtsjahre 1892.) Die von 79 Vereinsverwaltungen für das Jahr 1892 gemachten Aufschreibungen über die in deren Verwaltungsbereich unter Beobachtung gestandenen Achsen, bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche und Anbrüche wurden seitens der geschäftsführenden Direction des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen der Bearbeitung unterzogen und ist deren Ergebniss kürzlich zur Veröffentlichung gelangt. Dieser Publication sind die nachfolgenden Daten entnommen. Die Beobachtung erstreckte sich auf zusammen 1,170.920 Achsen, und zwar 71.072 Locomotivachsen, 52.764 Tenderachsen und 1,047.084 Wagenachsen. Nach dem Materiale waren 892.266 oder 76 pCt. aus Stahl (187.957 aus Tiegelgussstahl, 302.276 aus Martinstahl, 357.982 aus Bessemerstahl und 44.051 aus Puddelstahl), 197.890 oder 16 pCt. aus Eisen (112.484 aus Feinkorneisen und 85.406 aus Schmiedeeisen) und 80.764 oder 8 pCt. aus nnbekanntem Materiale; die thatsächliche Gesammtzahl der Achsen aus Stahl war eigentlich insoferne eine grössere, als mebrere Verwaltungen solche Stahlachsen, bei welcben sich die Gattung des Stahles nicht feststellen liess, unter

die Rubrik „aus unbekanntem Material" eingereiht haben. Achsbrüche sind bei 29 Verwaltungen im Ganzen 120 vorgekommen, und zwar 16 bei Locomotivachsen, 35 bei Tenderachsen und 69 bei Wagenachsen; von den gebrochenen 16 Locomotivachsen waren 14 Treib- und 2 Laufachsen; von den gebrochenen 35 Tender- und 69 Wagenachsen waren 35, bezw. 23 Bremsachsen. Nach dem Materiale bestanden 17 Achsen aus Tiegelgussstahl, 4 aus Martinstahl, 19 aus Bessemerstahl, 6 aus Puddelstahl, 21 aus Feinkorneisen und 40 aus Schmiedeeisen; bei 13 Achsen war das Material unbekannt. Das Verhältniss der Gesammtzahl der beobachteten Achsen zu der Anzahl der gebrochenen Achsen stellt sich wie folgt: Von 71.072 Locomotivachsen sind 16 (0·022 pCt.), von 52.764 Tenderachsen 35 (0.066 pCt.) und von 1,047.084 Wagenachsen 69 (0·0065 pCt.) gebrochen; von den beobachteten 1,170.920 Achsen waren 187.957 aus Tiegelgussstahl (17 oder 0·0090 pCt. gebrochen), 302.276 aus Martinstahl (4 oder 0·0013 pCt. gebrochen), 357.982 aus Bessemerstahl (19 oder 0·0053 pCt. gebrochen), 44.051 aus Puddelstahl (6 oder 0·0136 pCt. gebrochen), 112.484 aus Feinkorneisen (21 oder 0·0187 pCt. gebrochen), 85.406 aus Schmiedeeisen (40 oder 0·0468 pCt. gebrochen), und 80.764 aus unbekanntem Materiale (13 oder 0·0160 pCt. gebrochen). Die meisten Achsbrüche kamen im Monate Februar (18) und die wenigsten in den Monaten April und October (je 6) vor. Die mittlere Benützungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahl-Achsen 20 Jahre, bei den Martinstahl-Achsen 11 Jahre, bei den Bessemerstahl-Achsen 18 Jahre, bei den Puddelstahl-Achsen 21 Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 28 Jahre und bei jenen aus Schmiedeeisen 29 Jahre. Bei voller Fahrt auf freier Strecke sind 11 Locomotiv-, 7 Tender- und 20 Wagenachsen, beim Durchfahren eines Bahnhofes 5 Locomotiv-, 17 Tender- und 21 Wagenachsen, ferner bei einem Zusammenstosse oder einer Entgleisung 1 Tender- und 6 Wagenachsen gebrochen; bei der Revision wurde der Bruch von 10 Tender- und 19 Wagenachsen entdeckt; bei dem Bruche von 3 Wagenachsen fehlt eine nähere Angabe. Von den gebrochenen Achsen befanden sich vorzugsweise 24 (20·0 pCt.) in Schnell- und Personenzügen, 7 (5·8 pCt.) in gemischten Zügen, 66 (55·0 pCt.) in Güterzügen, 3 (2·5 pCt.) in Arbeitszügen und 5 (4·2 pCt.) im Verschubdienste; bei 15 (12·5 pCt.) Achsen fehlt eine diesbezügliche Angabe. Die durchschnittliche kilometrische Leistung der gebrochenen Achsen betrug: von deren Inbetriebnahme bis zur Zeit des Bruches bei den Locomotiven 395.000 km, bei den Tendern 547.000 km und bei den Wagen 351.000 km; seit der letzten Revision bei den Locomotiven 32.000 km, bei den Tendern 43.000 km und bei den Wagen 19.200 km. Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen: bei normaler Belastung bei den Locomotiven 11.100 kg, bei den Tendern 8300 kg und bei den Wagen 7120 kg; zur Zeit des Bruches bei den Locomotiven 10.900 kg, bei den Tendern 7180 kg und bei den Wagen 6610 kg. Die Bruchstelle befand sich bei 68 (56·6 pCt.) Achsen im Achsschenkel, bei 17 (14·2 pCt.) Achsen in der Nabe selbst, bei 29 (24·2 pCt.) dicht an der Nabe und bei 6 (5·0 pCt.) Achsen im Schafte. Als Ursachen des Bruches werden angeführt: bei 50 (41·7 pCt.) Achsen alter Anbruch, bei 14 (11·7 pCt.) Achsen Fehler im Material, bei 10 (8·3 pCt.) Achsen Heisslaufen und bei 3 (2·5 pCt.) Achsen schlechte Anarbeitung, bezw. Einreiben einer Bremsstange und Zusammenstoss; bei 43 (35·8 pCt.) Achsen fehlt eine diesbezügliche Angabe. Bezüglich der Achsanbrüche ist zu bemerken, dass solche bei 22 Vereinsverwaltungen an 1298 Achsen constatirt wurden; von denselben entfallen 197 auf Locomotiv-, 152 auf Tender- und 949 auf Wagenachsen. Nach dem Materiale bestanden von den angebrochenen Achsen 13 aus Tiegelgussstahl, 6 aus Martinstahl, 426 aus Bessemerstahl, 20 aus Puddelstahl, 398 aus Feinkorneisen, 379 aus Schmiedeeisen und 56 aus unbekanntem Materiale. Das Verhältniss der Gesammtzahl der beobachteten Achsen zur Anzahl der angebrochenen Achsen stellt sich wie folgt: Von 71.072 Locomotivachsen sind 197 (0·277 pCt.), von 52.764 Tenderachsen 152 (0·290 pCt.) und von 1.047·084 Wagenachsen 949 (0·090 pCt.) angebrochen; von den beobachteten 1,170 920 Achsen waren 187.957 aus Tiegelgussstahl (13 oder 0·007 pCt. angebrochen), 302.276 aus Martinstahl (6 oder 0·002 pCt. angebrochen), 357.982 aus Bessemerstahl (426 oder 0·119 pCt. angebrochen), 44.051 aus Puddelstahl (20 oder 0·045 pCt. angebrochen), 112.484 aus Feinkorneisen (398 oder 0·355 pCt. angebrochen), 85.406 aus Schmiedeeisen (379 oder 0·447 pCt. angebrocben) und 80.764 aus unbekanntem Materiale (56 oder 0·070 pCt. angebrochen). Die Anbrucbstelle befand sich bei 535 Achsen im Schenkel, bei 8 dicht an der Nabe, bei 272 in der Nabe selbst, bei 25 im Schafte und bei 1 an der Kurbel; bei 457 Anbruchstellen fehlt eine diesbezügliche Angabe.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 13. Jänner herausgegebene XIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 496: Kundmacbung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 4. Jänner 1894, Z. 31.683, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von lebenden Klauenthieren aus Italien nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 16. Jänner berausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 497: Bekanntmachung des kgl. prenssischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 28. December 1893, Z. 1381, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch, Biala und Wiener-Neustadt in das Schlachthaus zu Duisburg.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Nachtrag III zur Kundmacbung 9.) Am 1. Jänner wurde der III. Nachtrag zur Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands enthält, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet sind.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. December 1893 allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Geheime Rath und Kämmerer, Präsident des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Alexander Markgraf von Pallavicini das Grosskreuz des königlich italienischen Kronen-Ordens;

der Ministerialrath im Ackerbauministerium Dr. Leo Ritter von Herz und der Oberinspector des Oesterreichischen Lloyd in Wien Francesco Conte Viscović den königlich serbischen Takovo-Orden zweiter Classe;

der Inspector der serbischen Eisenbahnen in Karagatsch Franz Weiser den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden dritter Classe;

der Capitän des Oesterreichischen Lloyd in Triest Carl Buzik das Ritterkreuz des päpstlichen Pius-Ordens;

der Inspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Theodor Kuh den königlich preussischen Rothen Adler-Orden vierter Classe und den königlich serbischen Weissen Adler-Orden vierter Classe;

der Stationschef der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Villach Jobann von Metzerich das Ritterkreuz des königlich italienischen Kronen-Ordens;

der Inspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffabrts-Gesellschaft in Semlin Josef Miovich den königlich serbischen Weissen Adler-Orden vierter Classe;

der Adjunct und Stationsvorstand der k. k. Staatsbahnen in Bruck-Fusch August Riebmann das Ritterkreuz des grossherzoglich Luxemburgischen Ordens der Eichenkrone;

der Stationsvorstand der k. k. Staatsbahnen in Steinach Heinrich Preusser das Ehrenkreuz vierter Classe des fürstlich Lippe'schen Hausordens, und

der Matrose auf dem ärarischen Dampfponton in Triest Johann Ruzzier die königlich italienische bronzene See-Verdienstmedaille annebmen und tragen dürfen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Jänner d. J. in Anerkennung treuer und belobter Dienstleistung dem Wagenmeister der österreichischen Staatsbahnen Joachim Barbolani in Leoben das silberne Verdienstkreuz mit der Krone und dem Streckenwächter der österreichischen Staatsbahnen Franz Rosowac in Wels das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des zum k. k. Bezirksbauptmanne in Landskron ernannten bisherigen Regierungs-Commissärs bei der Kuttenberger Localbahn, Dr. Franz Ritter von Komers, den bei der k. k. Statthalterei für Böhmen in Verwendung stehenden k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling zum Regierungs-Commissär bei der genannten Localbahn ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz (Tarif, Theil IV, Heft 1 und 2).

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangen in obangeführtem Verbande folgende Tarife zur Einführung:

1. Tarif, Theil IV, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz etc. von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linen) nach Stationen der Französischen Ostbahn.
2. Tarif, Theil IV, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz etc. von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn.

Gleichzeitig treten die bisherigen Ausnahmetarife, Theil IV, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 15. November 1890, nebst den zugehörigen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten österr.-ungarischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Francs erhältlich.

Wien, am 16. Jänner 1894. [58]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güter-Verkehr.

Einführung des Nachtrags VII zu Tarifheft V.

Laut der in der Nummer 145 des Verordnungs-Blattes vom 21. December 1893, Seite 2439 erlassenen Kundmachung werden die vom 1. September 1874, bezw. vom 1. Juni 1890 giltigen Ausnahmetarife

a) für den Transport von Twist aus Bayern nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der k. k. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie nach Bodenbach Station der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und

b) für die Beförderung von Cement von den Stationen Kiefersfelden und Kufstein der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Folge der Einführung des Heftes 3 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes am 1. Februar 1894 aufgehoben.

Insoweit die bezeichneten Ausnahmetarife dem Geltungsbereiche des neuen Heftes 3 zu Theil II nicht angehörende Frachtsätze enthalten, werden dieselben in das vom 20. August 1880 giltige Tarifheft V für den Mähr.-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güter-Verkehr übernommen.

Aus diesem Anlasse erscheint mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 der Nachtrag VII zu dem letztgenannten Tarifhefte, welcher ausserdem Aenderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen und der Vorbemerkungen, sowie die durch die Ausgabe des Heftes 3 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifs bedingte Aufhebung der Frachtsätze für Tetschen umfasst.

Exemplare des neuen Nachtrags VII sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 16. Jänner 1894. [59]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Jänner 1894 sind die nachfolgend angeführten Nachträge zu den Tarifen des Norddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit getreten, und zwar:

3. Nachtrag zu Theil II, Heft 1, erste Abtheilung, giltig vom 1. November 1890;

2. Nachtrag zu Theil II, Heft 3, erste Abtheilung, giltig vom 1. November 1890;

2. Nachtrag zu Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, giltig vom 1. Juni 1891;

1. Nachtrag zu Theil II, Heft 6, erste Abtheilung, giltig vom 15. October 1893.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der bezüglichen Haupttarife.

Wien, am 15. Jänner 1894. [60]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Verkehr von Stationen belgischer Bahnen nach Agram, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Cichorienwurzel-Transporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Cichorienwurzeln von belgischen Stationen nach Agram, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 17. Jänner 1894. [61]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Berichtigung.

Die in Nr. 147 dieses Blattes vom 28. December 1893 publicirte Aufhebung von Frachtsätzen rücksichtlich sämmtlicher Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen tritt nicht vom 15. Februar 1894, sondern erst vom 1. März 1894 in Kraft.

Wien, am 17. Jänner 1894. [62]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Berechnung der Speditionsprovision.

Die durch Kundmachung im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 45 vom 20. April 1893 (Pos. 375) eingeführten Gebühren für durch Organe der betheiligten Eisenbahnen und Schiffahrts-Gesellschaften bewirkte Zwischenvermittlung der per Elbe beförderten Güter werden mit Giltigkeit ab 1. Februar 1894 bis auf Weiteres, wie folgt, abgeändert:

Für Stückgutclasse	I	10
„ „	II	10
„ Wagenladungsclasse	A_I	3
„ „	B	3
„ „	C_I	3
„ „	C_2	3
„ Specialtarif	A_2	2
„ „	I	2
„ „	II	2
„ „	III	2
„ Stückgüter in Wagenladungen		10
„ Düngemittel, Erze und Schiefer		2

Pfennig pro 100 kg

Für alle übrigen Ausnahmetarife die nach dem Tarife, Theil I, der betreffenden Tarifclasse entsprechenden Beträge.

Die übrigen Bestimmungen der bezüglichen Verlautbarung bleiben unverändert.

Wien, am 13. Jänner 1894. [63]

„Kette", Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft
Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Schiffer
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Oesterr. Nordwestbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
„ „ Westösterreich.
„ „ Ungarn.

Einführung von Anhängen zu den Tarifen

Mit 1. Februar 1894 treten zu den Tarifen der obangeführten Elbeumschlagsverkehre Anhänge in Kraft.

Dieselben enthalten Cursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen in doppeltem Betrage abzuziehen sind.

Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Jänner 1894. [64]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsche Reichseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Streu- und Futtermittel.) Ab 1. Jänner werden im Binnenverkehre der Reichseisenbahnen und im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr für Stroh- und Heusendungen zu Futterzwecken in Ermanglung grosser Wagen über 7·2 m Länge den Versendern je zwei kleinere Wagen bis zu 7·2 m Länge zur Verfügung gestellt. Es tritt damit die im Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel vom 10. September 1893 unter III 2 vorgesehene und am 1. October 1893 aufgehobene Frachtbegünstigung für beide Verkehre wieder in Kraft.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung für Düngemittel.) Im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen untereinander, sowie mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen sind mit Wirksamkeit vom 15. Jänner ab für die nachstehend aufgeführten Düngemittel bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten, durch welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Ermässigungen herbeigeführt werden.

I. Rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner calcinirtes Düngesalz aus Kläreschwamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 pCt. reinem Kali, endlich concentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 pCt. reinem Kali.

II. Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm.

Die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für die unter II aufgeführten Düngemittel, welche für Entfernungen über 50 km gelten, ist an den Nachweis der thatsächlichen Verwendung zum Düngen geknüpft, und erfolgt die Gewährung der Frachtermässigung im Erstattungswege. Zunächst gelangen die regelrechten Erachtsätze zur Anwendung.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie die Anwendungsbedingungen ertheilen auf Verlangen die Güterabfertigungsstellen, Auskunfts- und Verkehrsbureaus der betheiligten Verwaltungen Bescheid.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigung für Futter- und Düngemittel.) Zufolge Bekanntmachung der General-Direction der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen vom 10. Jänner kommen ab 15. Jänner bis Ende April im Verkehre der Stationen Voitersreuth, Franzensbad und Eger untereinander für die Beförderung von:

a) Futtermittel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl;

b) Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, sowie Düngemittel der Position D 15 der Güterclassification des Tariftheiles I für die österr. Bahnen vom 1. Jänner 1893

folgende Einheitssätze:

zu a) 0·10 } kr. für 1 km und 100 kg,
zu b) 0·13 }

mit einem Mindestsatze von 4 fl. für den Wagen und Frachtbrief, zur Anwendung. Die Bedingungen, unter welchen diese Einheitssätze angewendet werden, sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Aufnahme der Station Riesa.) In den Ausnahmetarif 7 für Rohblei und Rohzink (Tarifheft Nr. 2) wird unterm 15. Jänner die Station Riesa einbezogen. Die Berechnung der Fracht erfolgt auf Grund des Specialtarifes III.

Tüchtiger Calculant,

in den in- uud ausländischen Tarifen vertraut, sucht für die Nachmittage in einem Speditionshaus Beschäftigung. Gefl. Anträge unter „Versuch", poste restante I., Seilerstätte.
(392)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
221	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zucker der Classe II	Aussig	Budweis loco und trs. über Bilin	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	92 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
222	**Südbahn-Gesellschaft**		Feigen, getrocknete	Triest Südbahn und Fiume	Marburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	215	166	49	Im Kartirungswege		
					Graz S.B.				247	199	48			
					Feistritz				220	170	50			
									Heller, bezw. inclusive ungar. Stener					
223	**Südbahn-Gesellschaft**		Schwartlinge u. Säumlinge bis 1 m Länge (Abfälle beider Schnittholz-Erzeugung)	Mitterdorf	Wien (Matzleinsdorf) und Inzersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Anf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	48 Heller	42 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
224	**Südbahn-Gesellschaft**		Die im Anhange zum Localtarife (Theil II), giltig vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, unter fortl. Nr. 87, enthaltene Begünstigung für Weinlaubensäulen mit einem Durchmesser in maximo von 15 cm am Ende wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 unter Einhaltung der sonst gleichen Bedingungen, auch auf derartige Sendungen mit einem Durchmesser in maximo von 25 cm am Ende ausgedehnt.											
225	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Stefanau	Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. der Localbahn Asch-Rossbach und umgekehrt	Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil III, Heft 4 des Gütertarife, für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. November 1888		Frachtsätze im Verkehre mit Olmütz		Im Kartirungswege		
226	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Zündwaaren	Winterberg	Strakonitz trans.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 34·0	kr. 30·0	kr. 4·0	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.J.B. und Nussdorf				164·0	160·0	4·0			
227	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz (Posit. H 19 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I)	Czndec	Mähr.-Ostrau, Ostrau, Montanbahn und Hrušchau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagon	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 58		Im Kartirungswege		
				Frysztak						61				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
228	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Heu und Stroh	sämmtlichen Stationen der in dem vom 1. Januar 1894 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmen, mit Ausschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkosteletz, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Liechau, Moldauthein, Nassaberg, Neuhistritz, Neuhaus, Oberplan, Parduhitz, Polička, Pfelouč, Přibislau, Reicheuau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Durchlauf von mehr als 200 km auf den Linien des Heftes 1, Abschnitt A und des Heftes 2, Abschnitt A. Kommen bei diesen Sendungen hinsichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen Theilstrecken in Betracht, welche durch fremde Bahnlinien von einander getrennt sind, so werden diese Theilstrecken wie eine ununterbrochene Linie der Frachtberechnung zugrunde gelegt	Bis Ende April 1894	Localtarif Verschieden Für die ersten 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1731 des Verordnungs-Blattes Nr. 107 ex 1893); Für den Durchlauf über 200 km: 0·08 kr. pro 100 kg und 1 km			Verschieden Im Kartirungswege		Der Original-Frachtbrief muss auf eine Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lauten und von einem in allen seinen Theilen ausgefüllten und von der k. k. Bezirksbauptmannschaft, zu welcher die betreffende Gemeinde gehört, bestätigten Cumulativ-Bestellzettel nach untenstehendem Muster begleitet sein. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lautsu	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

(L. S.) . . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorhezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiteres wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Januar 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkosteletz, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Liechau, Moldauthein, Nassaberg, Neuhistritz, Neuhaus, Oberplan, Parduhitz, Polička, Pfelouč, Přibislau, Reicheuau, Reichenherg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenherg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke			Bezeichnung		
				von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Frachtsatz per 100 kg	
229	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Ladestelle Kalkbruch	Weisskirchen L.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	4·3 kr.	2·9 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege
230	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft						
			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten		Getreide und Hülsenfrüchte				
			Holics loco	Göding loco	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Eghell, Kutti, St. Johann a. d. M., Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Göding			
			Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. M., Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Göding loco	Holics loco			
			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen						
			Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894						
			Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft						
			11 kr.	11 kr.	11 kr.	11 kr.			
			7 kr.	7 kr.	7 kr.	7 kr.			
			4 kr.	4 kr.	4 kr.	4 kr.			
			Im Kartirungswege						
			Die ermässigten Frachtsätze von Göding loco und Holics loco haben nur Geltung für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Auflieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Holics loco und Göding loco nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden						

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
231	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vrbanje	Budapest: dunap. t. p. n. Józsefváros nyng. palyand. Lipótváros	Bei Ablieferung von mindestens 25000 t, wovon mindestens 15000 t in der Station Vrbanje zur Aufgabe zu gelangen haben. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Ungar.-Adriatischer Eisenbahn-Verbandstarif		kr. 44				
					Fiums					44				
					Wien: (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					46				
					Schwechat-Kledering					46				
				Spačva	Budapest: dunap. t. p. u. Józsefváros nyug. palyand. Lipótváros					65				
					Fiume					74				
					Wien: (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					74				
					Schwechat-Kledering					42				
				Ottok	Budapest: dunap. t. p. n. Józsefváros nyng. palyand. Lipótváros					42				
					Fiume					44				
					Wien: (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					44				
					Schwechat-Kledering					63				
										72				
										72				
										40				
										40				
										41				
										41				
										61				
										70				
										70		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Diese ermässigten Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Vrbanje, Spačva und Ottok nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, Fiume, Wien, bezw. Schwechat-Kledering weiterbefördert werden *)

*) Für solche Sendungen wird eine **Reexpeditionsgebühr von 2 kr. per 100 kg** eingehoben, und zugleich bedungen, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens sechs Monate nach Ablauf des für die Abliefsrung des Gesammtquantums bestimmten Termines beendet werden muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungsn sind behufs Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefs über den per Bahn erfolgten Transport der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derssiben Partei als nochmaligen Aufgebers lautenden Frachtbrief-Duplicate in Vorlage zu bringen.

232	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren	Bosna-Brod (loco und transit), Brod, Brčka-Gunja	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf-Donaufeld	oder vice versa	Verfrachtung von mindestens 1000 t	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen und von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Anfgabe von 5000, resp. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1894	Director Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehr	Ausnahmetarif Nr. V	Ausnahmetarif Nr. 2	Verschieden	kr. 8	6	12	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung, und werden diese Sendungen auch in das Minimalquantum nicht eingerechnet

NB. Sendungen, für welche ermässigts Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestshen, oder für welche sonstige weitergehende Bonifications gewährt werden, sind von dieser Frachtbegünstigung ausgeschlosssn.

In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellsn Frachtsätze nach Abzug der hier angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzsn liquidirt.

In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate) noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	233	234	235	236
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	kgl. ung. St.E.	kgl. ung. St.E.	Betheiligten Verwaltungen	kgl. ung. St.E.
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mehl und sonstige Mahlproducte	Mehl und sonstige Mahlproducte	Cellulose	Schotter und Bruchsteine
für die Transportstrecke von	Győr loco	Győr loco	Mähr.-Ostran	Dévény-Ujfalu
für die Transportstrecke nach	Wien (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) transit, mit der Bestimmung nach den im Tarif für den Westung.-österr. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 und Theil III, Heft 2, vom 15. September 1892 anfgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien instradirt	Klein-Neusiedl	Schönfeld-Lassée Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Stadlau Gerasdorf Wolkersdorf Schleinbach Mistelbach
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Verfrachtung von mindestens 5000 t,** in welches Quantum die auf Grund der im gegenwärtigen Verordnungsblatte sub Post 234 verlautbarten Begünstigung nach Wien transit expedirten Sendungen eingerechnet werden. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	**1000 t** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Güter des Spec.-Tarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1894	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Westnug.-österr. Verbandstarif, Theil II, Heft 4, vom 1. October 1893	Westnug.-österr. Verbandstarif, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892, resp. Theil III, Heft 2, vom 15. September 1892	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des österr. Eisenbahn-Verbandes	Localtarife, bezw. Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbands-Tarif, Theil II, Heft 1 und 4
Bezeichnung				
Frachtsatz per 100 kg	36 kr.	Verschieden	59·8 kr.	24·0 18·0 14·0 14·0 15·0 12·0 11·0 11·0 Kreuzer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	32 kr.	Verschieden	58·5 kr.	18·0 11·5 13·0 12·0 11·0 10·0 9·5 9·0
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4 kr.	4 kr.	1·3 kr.	6·0 3·5 1·0 2·0 4·0 2·0 1·5 2·0
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, resp. Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Auf die die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, resp. Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind		Duplicat-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen	Der Nachlass wird von der durch die Donau concurrencirten Strecke Győr-Wien getragen	Der Nachlass wird von der durch die Donau concurrencirten Strecke Győr-Wien getragen		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Ausweis über den **Stand und die Bewegung** der im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau **eingelagerten Producte** für den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. December 1893.

	Eingang.				*Ausgang.*			
	Inländischer Provenienz	Ausländischer Provenienz	Zusammen	Versicherungswerth ö. W. fl.	Inländischer Provenienz	Ausländischer Provenienz	Zusammen	Versicherungswerth ö. W. fl.
	Metrische Centner				Metrische Centner			
Stand pr. 1. Jänner 1893	5.114·41	3.228·00	8 342 41	67.541				
Jänner	4.162·20	2.504·83	6.667·03	61.104	1.669·58	1.639 38	3.308·96	34.853
Februar	3.501·57	1.683 43	5.185·00	48.605	1 914·29	1.145·00	3.059·29	32.111
März	5.293·42	904·58	6.198·00	48.681	3.437 53	830 57	4.268·10	42.096
April	781·22	1.727·43	2.508·65	17 568	3.327·04	1.495·89	4.822·93	38.704
Mai	2.771·02	4.390·86	7.161·88	48.811	3.453·55	3.611·43	7.064·98	47 239
Juni	2.687·41	5.750·64	8.438·05	57.353	6.323 64	3.852·75	10 176·39	69.612
Juli	863·77	4.091·41	4.955·18	29.494	2.300·75	4.557·63	6.858·38	45.346
August	748·63	316·86	1.065·49	8.479	1.475·23	1.886·59	3.361·82	24.379
September	1.452·68	2.172·40	3.625·08	25.816	1.689·44	4 840·65	6.530·09	44.039
October	2041·09	3.747·08	5.788·17	48.719	1.443·71	2.551·99	3.995·70	29.449
November	2.880·67	3.071·50	5.952·17	48 085	1.534·46	2.892·04	4.426·50	39.059
December	2.352·92	3.589 01	5.941·93	49 446	714 02	1.562 31	2.276·33	21.038
Stand pr. 31. Decb. 1893	—	—	—	—	5.367·77	6.311·80	11.679·57	91.237
	34.651·01	37.178·03	71.829 04	559.162	34 651·01	37.178 03	71 829·04	559.162
Stand pr. 1. Jänner 1894	5.367·77	6.311·80	11.679·57	91.237				

Ausweis über den **Stand und Bewegung** des im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau **eingelagerten Spiritus** für den Zeitraum vom 1. bis 31. December 1893.

	Hektoliter-Grade	Versicherungswerth	Hektoliter-Grade	Versicherungswerth
Jänner	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—
März	—	—	—	—
April	—	—	—	—
Mai	—	—	—	—
Juni	30.914	5.565	—	—
Juli	—	—	—	—
August	—	—	—	—
September	—	—	—	—
October	—	—	—	—
November	—	—	—	—
December	—	—	10.153	1.800
Stand pr. 31. December 1893			20.761	3.765
	30.914	5.565	30.914	5.563
Stand pr. 1. Jänner 1894	20.761	3.765		

Ausweis über den **Stand und Bewegung der Lagerscheine** im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau für den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. December 1893.

	Getreide				Spiritus		Getreide				Spiritus	
	inländisches		ausländisches				inländisches		ausländisches			
	St.	Versicherungswerth	St.	Versicherungswerth	St.	Versicherungswerth	St.	Versicherungswerth	St.	Versicherungswerth	St.	Versicherungswerth
Stand pr. 1. Jänner 1893	3	2985	2	2345	—	—	—	—	—	—	—	—
Jänner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	1	580	—	—	—	—	1	1200	—	—	—	—
April	—	—	—	—	—	—	1	575	1	1120	—	—
Mai	—	—	1	1920	—	—	2	1700	1	1225	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
October	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November	1	1100	—	—	—	—	—	—	1	1920	—	—
December	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stand pr. 31. December 1893	—	—	—	—	—	—	1	1100		—	—	—
	5	4665	3	4265	—	—	5	4665	3	4265	—	—
Stand pr. 1. Jänner 1894	1	1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhalts-Verzeichniss desselben für den Jahrgang 1893 und der Tarif-Index pro IV. Quartal 1893 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 23. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Korbweidencultur längs der österr. Eisenbahnen mit Ende 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 14. December 1893, Z. 64.418, an alle Bahnverwaltungen (mit Ausnahme der Zahnradbahnen), betreffend die Gestattung des Eisenbahntransportes des Sprengmittels „Carboazotine“ aus der Sprengstoff-Fabrik des Frans Jaulusz in Budapest.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium mit Erlass vom 5. November 1893, Z. 19.971, das vom Sprengstoff-Fabrikanten Franz Jaulusz in seiner Fabrik in Budapest erzeugte Sprengmittel „Carboazotine“ im Grunde der Ministerial-Verordnungen vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68, und 22. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 156, innerhalb der im österr. Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zum allgemeinen Verkehre einschliesslich des Eisenbahntransportes gegen Beobachtung der bestehenden oder noch zu gewärtigenden Sicherheitsvorschriften und unter nachstehenden besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Das Sprengmittel darf nur in loser Form, nicht aber in Patronenform in Verkehr gebracht werden.

2. Rücksichtlich der inneren Umhüllung des Sprengmittels sind die für das Schwarzpulver bestehenden Vorschriften zu beachten.

Was hingegen die äussere Verpackung des Sprengmittels anbelangt, so hat dieselbe entweder in nach Art der Schwarzpulverfässer vorschriftsmässig construirten Fässern bis zu 60 kg Nettogehalt oder in Gemässheit des § 66 der Sprengmittel-Verordnung vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68, in Kisten von 25 kg Maximal-Nettogehalt stattzufinden.

Die betreffenden Fässer müssen mit acht hölzernen Reifen gut abgebunden und an dem äusseren Umfange jedes Bodens mit einem mittelst drei gut verzinnten Nägeln (Schlossnägeln) befestigten Einlegereifen versehen sein.

Die letzten Reifen an beiden Enden des Fasses (Hauptreifen) sind gleichfalls mit je drei gut verzinnten Schlossnägeln zu befestigen. Bei den zum Versenden bestimmten Fässern sind die Bauchreifen mit je drei an die Endreife gestützten Reifstücken zu spreizen. Die Nägel dürfen niemals in das Innere des Fasses hineinragen.

Diese Verpackungsvorschriften gelten nur in dem Falle, wenn das Sprengmittel direct an die Consumenten zur Versendung gelangt.

Sollte das Sprengmittel an hierländische Sprengmittel-Verschleisser versendet werden, so hat die Verpackung des Sprengmittels in nachstehender Weise zu geschehen:

Als innere Umhüllung sind Papp-Cartons oder Blechbüchsen anzuwenden.

Die Cartons sind schachtelartig in parallelopipedischer Form aus mindestens 0·5 mm starkem, säurefreiem Holzstoff-Pappendeckel mit gut geleimten Kantenfugen, die Büchsen bei derselben Form aus 0·3 mm starkem, gut gelöthetem Weissblech zu erzeugen.

Die Deckelfugen sind in beiden Fällen durch über selbe geleimte zähe Papierstreifen, welche bei Cartons auch noch deren sämmtliche Kanten zu übergreifen haben, verlässlich zu schliessen, so dass ein Ausrieseln des Inhaltes ausgeschlossen ist. Die Büchsen können auch, statt einen Deckel zu haben, mittelst eines Schubers geschlossen werden, wie dies bei dem extrafeinen Jagd- und Scheibenpulver des ärarischen Verlages der Fall ist.

Die Schuberfugen müssen aber mittelst eines darüber geklebten Papierstreifens gedeckt werden.

Die Cartons oder Büchsen dürfen nicht weniger als 1 kg und nicht mehr als 2 kg Sprengmittel enthalten und müssen an der Aussenseite die deutliche und genaue Bezeichnung des Präparates (Carboazotin), sowie den Namen oder die Firma des Erzeugers (Schutzmarke) und das Datum der Erzeugung, weiters den Abdruck der ministeriellen Transportbewilligung deutlich in der Weise tragen, dass er beim Oeffnen des Cartons, bezw. der Büchse zerrissen wird.

Die Cartons oder Büchsen sind in Kisten mit einem Maximal-Inhalte von 25 kg Sprengmittel zu verpacken; Fässer sind des ungünstigen Formverhältnisses zwischen denselben und der inneren Umhüllung des Inhaltes, dann der nöthigen Schonung dieser letzteren wegen, bei Sendungen an Verschleisser nicht zulässig. Der zwischen den Cartons oder Büchsen und den Wänden der Kisten verbleibende leere Raum ist mit Pappe- oder Papierabfällen, Werg oder Holzwolle dicht auszufüllen.

3. In Betreff des Eisenbahn-Transportes sind die einschlägigen Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen genau zu beobachten.

Das kgl. ungarische Ministerium des Innern hat mit Verfügung vom 5. Juni 1888, Z. 43.139/VII, den Transport des genannten Sprengmittels auf den ungarischen Bahnen ebenfalls gestattet.

Hievon wird die geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt und derselben das im § 6, Punkt 2, lit. b) und c), der vorerwähnten Ministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, erwähnte Placat, welches die Bezeichnung des Präparates, die Firma des Erzeugers, die Bezeichnung der Fabrik, ferner das Datum und die Zahl der ministeriellen Transportbewilligung, sowie endlich einen entsprechenden Raum für das Datum der Erzeugung enthält, weiters die am Verschlusse der Gefässe anzubringende Fabriksplombe und endlich die Belehrung über das Oeffnen der Gefässe übermittelt.

Wien, am 14. December 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Das Carboazotine wurde mit hohem Erlass des hohen k. ungar. Ministeriums des Innern vom 5. Juli 1888, Z. 43.139, concessionirt und zum Transporte auf den Eisenbahnen in Ungarn zugelassen.

Concessionirt und zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen zugelassen vom k. k. Ministerium des Innern, im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium, mit Erlass vom 5. November 1893, Z. 19.971.

CARBOAZOTINE

robbantószergyár ⚒ Sprengstoff-Fabrik

JAULUSZ FERENCZ

BUDAPEST.

Erzeugt am ..... *189*....

Die Packgefässe sind mit kupfernen oder hölzernen Geräthen zu öffnen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Jänner 1894, womit für den Monat Februar 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791, ex 1893, an die Verwaltungen der betheiligten Privateisenbahnen, betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Heu und Stroh.

In der Anlage wird der geehrten Verwaltung eine Abschrift des an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gerichteten Erlasses wegen weiterer Herabsetzung der Tarife für die Artikel Heu und Stroh nach den böhmischen Nothstandsgebieten mit der dringenden Einladung übermittelt, in Berücksichtigung der drohenden Nothlage des betreffenden Gebietes für diese Artikel weitergehende Ermässigungen als jene, welche auf den dortseitigen Linien gegenwärtig bestehen, zur Einführung zu bringen.

Wien, am 4. Jänner 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791 ex 1893, an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

In der am 16. December v. J. stattgehabten Sitzung des Abgeordnetenhauses wurde wegen weiterer Herabsetzung der Frachttarife für die Artikel Heu und Stroh die nachstehende Resolution beschlossen:

„Das Handelsministerium wird aufgefordert:

a) auf den k. k. Staatsbahnen und allen Destinationen, welche im Nothstandsgebiete Böhmens liegen, für Heu- und Strohsendungen den Frachtsatz pro Wagenkilometer von 10 kr. auf 5 kr. herabzusetzen, sowie bei den Verwaltungen der Privateisenbahnen eine gleiche Herabsetzung auf die Hälfte zu veranlassen;

b) bei Verladung von losem Heu und Stroh diesen ermässigten Frachtsatz jedoch nur für das factische Ladegewicht gewährten, bezw. dessen Gewährung veranlassen zu wollen."

Wie bereits bei der Vorberathung über den Resolutionsantrag im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses durch den Regierungsvertreter bekanntgegeben wurde, erscheint es nun wohl principiell ausgeschlossen, dem in obiger Resolution ausgedrückten Wunsche im vollen Ausmaasse zu entsprechen, weil in diesem Falle die Artikel Heu und Stroh augenscheinlich unter dem Regiepreise gefahren werden müssten.

Nachdem jedoch eine weitere Abhilfe für die vom Nothstande bedrohten Gebiete Böhmens dringend geboten ist, so wird die k. k. General-Direction aufgefordert, auf den Linien der Oesterr. Staatsbahnen bei Sendungen von Heu und Stroh in ganzen Wagenladungen nach den bezeichneten Gebieten, welche ganz Böhmen mit Ausschluss der Gerichtsbezirke: Budweis, Frauenberg, Lischau, Schweinitz, Chotěboř, Přibislau, Chrudim, Hlinsko, Nassaberg, Friedland, Gabel, Zwickau, Gablonz, Tannwald, Hohenelbe, Arnau, Hohenmauth, Skuc, Kaplitz, Gratzen, Hohenfurth, Krumau, Oberplan, Kalsching, Leitomischl, Moldauthein, Neuhaus, Neubistritz, Pardubitz, Holitz, Prelouc, Policka, Reichenau, Adlerkosteletz, Reichenberg, Kratzau, Rumburg, Warnsdorf, Schluckenau, Hainspach, Senftenberg, Grulich und Rokitnitz umfassen, für die 200 km übersteigende Verfrachtungsdistanz den Einheitssatz von 8·0 kr, pro Wagen und 1 Kilometer ehestens zur Einführung zu bringen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft nach Polička.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabrikanten Arnold Löw Beer in Brünnlitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polička im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. December 1893. Z. 52.777.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem diplomirten Ingenieur Josef Tauber in Wien mit dem Erlasse vom 9. Juli 1893, Z. 35.005 (Verordnungs-Blatt vom 12. August 1893, Nr. 93), unter Aufrechthaltung der in den Erlässen vom 10. August 1885, Z. 25.153, und vom 8. November 1885, Z. 35.396, angeführten Bestimmungen und Einschränkungen neuerlich ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wr.-Neustadt über Fischau nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 3. Jänner 1894. Z. 68.293 ex 1893.

Die Korbweidencultur längs der österr. Eisenbahnen mit Ende 1892.

Mit Schluss des Jahres 1892 war der Stand der Weidencultur folgender:

a) einzelne Weiden . . . . . 1,166.352 Stück
b) Reihenpflanzungen . . . . . 2,544.453 m
c) geschlossene Bestände . . . . . 4,394.336 m²

und entfielen bei einer Länge von 15.710 km auf das Bahnkilometer 74·2 Stück einzelne Weiden, 162·0 m Reihenpflanzungen und 279·7 m² geschlossene Bestände. Werden nun sämmtliche Weidenbestände auf die Stückzahl reducirt und hiebei angenommen, dass ein Meter Reihenpflanzungen 1·3 Stück und 1 m² geschlossene Bestände 1·6 Stück entsprechen, so ergeben sich mit Ende 1892 folgende Ziffern:

a) einzelne Weiden			1,166.352 Stück
b) Reihenpflanzungen	2,544.453 × 1·3	=	3,307.788 „
c) geschlossene Bestände	4,394.336 × 1·6	=	7,030.937 „
		zusammen	11,505.077 Stück

das ist 732·3 Stück auf ein Bahnkilometer. Der mit 11,505.077 ausgewiesene Gesammtbestand vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen, wie folgt:

1.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1,475.989 St.	= 12·8	pCt.
2.	Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges.	1,261.340 „	= 11·0	„
3.	Südbahn-Gesellschaft	1,211.222 „	= 10·5	„
4.	Oesterr. Nordwestbahn	962.000 „	= 8·4	„
5.	Staatsbahnlinie Wien—Salzburg	956.199 „	= 8·3	„
6.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	675.212 „	= 5·9	„
7.	Galiz. Carl Ludwig-Bahn	664.143 „	= 5·8	„
8.	Kronprinz Rudolf-Bahn	552.659 „	= 4·8	„
9.	Bukowinaer Localbahnen	419.272 „	= 3·6	„
10.	Galiz. Transversalbahn	379.721 „	= 3·3	„
11.	Staatsbahnl. Steinach—Schärding	256.450 „	= 2·2	„
12.	dto. Tarnow—Leluchow	255.976 „	= 2·2	„
13.	dto. Lemberg—Stryj	212.184 „	= 1·8	„
14.	dto. Salzburg—Wörgl	158.070 „	= 1·4	„
15.	Eisenbahn Pilsen—Priesen	155.572 „	= 1·4	„
16.	Kaschau-Oderberger Bahn	138.385 „	= 1·2	„
17.	Stb.-Linie St. Valentin—Budweis	131.909 „	= 1·1	„

des Gesammtbestandes

Die vorangeführten 17 Bahnen repräsentiren also 85·7 pCt. der gesammten Weidenculturen, während die restlichen 14·3 pCt. auf alle übrigen Bahnen entfallen, welche weniger als 1 pCt. des Gesammtbestandes aufzuweisen haben. An diesem Reste participiren:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	mit	101.630 Stück
Buschtěbrader Bahn	„	95.000 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	„	90.200 „
Staatsbahnlinie Wels—Passau	„	85.071 „
dto. Gmünd—Eger	„	75.544 „
Dux-Bodenbacher Bahn	„	74.464 „
Böhmische Westbahn	„	70.992 „
Localbahn Lemberg-Bełzec	„	67.309 „
Staatsbahnlinie Wien—Prag	„	62.827 „
Mährische Grenzbahn	„	56.650 „
Böhmische Commercialbahnen	„	56.197 „
Böhmische Nordbahn	„	54.863 „
Kremsthalbahn	„	54.228 „
Staatsbahnlinie Jasło—Rzeszow	„	52.620 „
Prag-Duxer Bahn	„	52.306 „
Staatsbahnlinie Chyrow—Stryj	„	49.199 „
Ungarische Westbahn	„	47.483 „
Mährisch-schlesische Centralbahn	„	39.283 „
Ostrau-Friedlander Bahn	„	39.237 „
Staatsbahnlinie Tabor—Pisek	„	34.062 „
dto. Iglau—Wessely	„	32.781 „
Rakonitz—Protiviner Bahn	„	25.110 „
Mährische Westbahn	„	24.800 „
Staatsbahnlinie Neumarkt—Simbach	„	24.778 „
dto. Stryj—Beskid	„	21.952 „
dto. Bludenz—Lindau	„	21.889 „
dto. Tarvis—Pontafel	„	20.598 „
Localbahn Hannsdorf—Ziegenhals	„	19.830 „
Wien-Aspanger Bahn	„	17.895 „
Linie Hohenstadt—Zöptau	mit	15.650 Stück
Dalmatiner Staatsbahn	„	13.708 „
Staatsbahnlinie Innsbruck—Bludenz	„	13.590 „
dto. Obercerekve—Tabor	„	10.724 „
Stauding-Stramberger Bahn	„	10.144 „
Bozen-Meraner Bahn	„	10.104 „
Linie Budweis—Wessely	„	9.868 „
Linie Horazdovic—Klattau	„	8.335 „
Istrianer Staatsbahn	„	8.201 „
Niederösterr. Staatsbahn	„	7.310 „
Aussig-Teplitzer Bahn	„	6.772 „
Linie Holzleitben—Tomasroith	„	5.454 „
Salzkammergut-Localbahnen	„	5.005 „
Localbahn Elbogen-Neusattel	„	4.753 „
Localbahn Erbersdorf-Würbenthal	„	4.550 „
Linie Linz—Gaisbach	„	4.208 „
Localbahn Dolina—Wygoda	„	3.790 „
Localbahn Olmütz—Cellechowitz	„	3.520 „
Localbahn Kaschitz—Radonitz	„	3.430 „
Localbahn Laibach-Stein	„	3.267 „
Sächsische Staatsbahnen	„	2.724 „
Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg	„	2.707 „
Localbahn Chodau-Neudeck	„	2.495 „
Linie Böhm.-Leipa—Niemes	„	2.253 „
Mühlkreisbahn	„	1.489 „
Kolomeaer Localbahnen	„	1.120 „
Localbahn Potscherad-Wurzmes	„	1.078 „
Bayerische Staatsbahnen	„	992 „
Linie Putim—Ražice	„	980 „
Localbahn Kriegsdorf-Römerstadt	„	382 „
Neutitscheiner Localbahn	„	320 „
Linie Janowitz—Taus	„	320 „
Linie Lambach—Gmunden	„	320 „
Linie Steindorf—Braunau	„	260 „
Kahlenberg-Bahn	„	130 „

Bei einzelnen Bahnen ist im Laufe des Jahres 1892 eine Zunahme der Weidenculturen eingetreten und beträgt dieselbe bei:

1.	Bukowinaer Localbahnen	134.884 St.	= 47·4	pCt.
2.	Galiz. Transversalbahn	86.193 „	= 29·4	„
3.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	68.640 „	= 11·3	„
4.	Pilsen-Priesener Bahn	65.357 „	= 72·4	„
5.	Südbahn-Gesellschaft	56.486 „	= 4·9	„
6.	Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges.	51.428 „	= 4·3	„
7.	Kronprinz Rudolf-Bahn	45.347 „	= 8·9	„
8.	Linie Tarnow—Leluchow	38.093 „	= 17·5	„
9.	Linie Wien—Prag	21.803 „	= 53·1	„
10.	Ungarische Westbahn	7.940 „	= 20·1	„
11.	Linie Stryj—Beskid	5.286 „	= 31·7	„
12.	Linie Innsbruck—Bludenz	5.164 „	= 61·3	„
13.	Linie Ober-Cerekwe—Tabor	4.919 „	= 84·8	„
14.	Linie Iglau—Wessely	4 800 „	= 17·2	„
15.	Linie Neumarkt—Simbach	4.718 „	= 23·5	„
16.	Kremsthalbahn	4,246 „	= 8·5	„
17.	Linie Gmünd—Eger	4.185 „	= 5·9	„
18.	Salzkammergut-Localbahnen	2.742 „	= 121·1	„
19.	Mähr.-schlesische Centralbahn	2.691 „	= 7·4	„
20.	Mährische Westbahn	1.723 „	= 7·5	„
21.	Prag-Duxer Bahn	1.442 „	= 2·8	„
22.	Localbahn Hannsdorf-Ziegenbals	900 „	= 4·8	„
23.	Mühlkreisbahn	787 „	= 112·1	„
24.	Localbahn Kascbitz—Radonitz	770 „	= 28·9	„
25.	Linie Rakonitz—Protivin	721 „	= 3·0	„
26.	Böhmische Nordbahn	688 „	= 1·0	„
27.	Linie Erbersdorf—Würbentbal	650 „	= 16·7	„
28.	Erste ungar.-galizische Eisenbahn	574 „	= 0·6	„
29.	Linie Budweis—Wessely	494 „	= 5·3	„
30.	Linie Lemberg-Bełzec	449 „	= 0·7	„
31.	Dalmatiner Staatsbahn	370 „	= 2·8	„
32.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	230 „	= 27·1	„
33.	Kolomeaer Localbahnen	118 „	= 11·8	„
34.	Localbahn Elbogen-Neusattel	59 „	= 1·3	„
35.	Linie Tabor—Pisek	38 „	= 0·1	„

ihres Bestandes an Weiden zu Ende des Jahres 1891.

Eine Verminderung in den Weidenbeständen gegen das Vorjahr ist eingetreten bei:

1.	Salzburg-Tiroler Bahn	87.704 St.	= 35·7	pCt.
2.	Linie Lemberg—Stryj	80.592 „	= 27·5	„
3.	Linie Wels—Passau	64.529 „	= 43·1	„

4. Linie Bludenz—Lindau	45.799 St.	= 67·7	pCt.
5. Linie St. Valentin—Budweis	30.610 „	= 18·8	„
6. Linie Chyrow—Stryj	16.062 „	= 24·6	„
7. Oesterr. Nordwestbahn	13.900 „	= 1·4	„
8. Linie Wien—Salzburg	8.546 „	= 0·9	„
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	8.426 „	= 0·6	„
10. Buschtěhrader Bahn	6.000 „	= 5·9	„
11. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·055 „	= 3·3	„
12. Linie Horaždovic—Klattau	2.404 „	= 22·4	„
13. Galizische Transversalbahn	2.370 „	= 0·4	„
14. Böhmische Commercialbahnen	1.996 „	= 3·4	„
15. Aussig-Teplitzer Bahn	1 981 „	= 22·6	„
16. Niederösterr. Staatsbahnen	1.830 „	= 20·2	„
17. Linie Linz—Gaisbach	1.600 „	= 27·5	„
18. Dux-Bodenbacher Bahn	1.545 „	= 2·0	„
19. Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg	1.183 „	= 30·4	„
20. Böhmische Nordbahn	680 „	= 1·2	„
21. Wien-Aspang-Bahn	645 „	= 3·5	„
22. Localbahn Chodau-Neudeck	145 „	= 5·5	„
23. Istrianer Staatsbahn	114 „	= 1·4	„
24. Linie Steindorf—Braunau	104 „	= 28·6	„
25. Bozen-Meraner Bahn	32 „	= 0·3	„

Zum ersten Male im Jahre 1892 weisen nachstehende Bahnen Weidenculturen auf, und zwar:

die Linie Lambach—Gmunden	320 Stück
„ „ Jasło—Rzeszow	52.620 „
„ „ Böhm.-Leipa—Niemes	2.253 „

Der Ertrag der Weidenculturen im Jahre 1892 beträgt

für die zu Bahnzwecken verwendeten Weiden	fl. 7.593·12
für verkaufte Weiden	„ 5.761·48
somit im Ganzen	fl. 13.354·60

Von diesem Betrage entfallen:

1. auf Privatbahnen	fl. 8.124·87
2. auf die in Oesterreich gelegenen Theilstrecken der fremden Staatsbahnen	„ 12·—
3. auf die von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verwalteten Linien	„ 5.217·73

Das Erträgniss der Weidenpflanzungen hat sich im Jahre 1892 bei den Privatbahnen um fl. 1634·16, d. i. um 16·7 pCt., jenes der fremdländischen Staatsbahnen um fl. 4·20, d. i. um 25·9 pCt., vermindert; dagegen hat sich jenes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen um fl. 860·21, d. i. um 19·7 pCt., vergrössert.

Wird ferner der mit 11,505.079 Stück ermittelte Gesammtweidenbestand auf das Flächenmass reducirt, so ergibt sich unter Berücksichtigung der Annahme, dass auf einem Quadratmeter 1·6 Weidenpflanzen wachsen, die gesuchte Fläche mit 7,190.700 m² = 71.907 Ar. Hieraus resultirt der Ertrag pro Ar durchschnittlich mit 18·6 kr. für das Jahr 1892, während er im Vorjahre 20·2 kr. betrug, daher eine Abnahme um 1·6 kr., d. i. 7·9 pCt. nachweist.

Die für Bahnzwecke verwendeten Weiden dienten theils zu Neuanpflanzungen, theils zur Anfertigung von Schneehürden, Flechtwerken für Böschungsversicherungen, Faschinen und Uferschutzbauten, sowie zum Anbinden der Obstbäume. Hervorzuheben ist, dass die Weidenbestände in der Section Bozen der Südbahn-Gesellschaft im Berichtsjahre ausser einer grösseren Anzahl von Faschinen auch noch 11.615 Stück Schaufelstiele geliefert haben.

Die zum Verkaufe gelangten Weidenruthen wurden zumeist zu Korbflechtarbeiten verwendet. Für Arbeiten besserer Qualität kommen jedoch nur Ruthen von Salix viminalis und Salix purpurea in Betracht. Der Gesammtbestand der erstgenannten Gattung betrug im Jahre 1892 1,930.578 Stück, jener der zweiten Gattung 870.843 Stück. Es eignet sich sohin der Ertrag von nur 24·4 pCt. des Weidenbestandes zu feineren Korbflechtarbeiten, während der Rest, also circa drei Viertel des Bestandes, theils für gröbere Korbflechtarbeiten, theils für Bauzwecke Verwendung findet. [H.-M.-Z. 62.036.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Zeltweg nach Wolfsberg. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission bezüglich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Zeltweg nach Wolfsberg für den 25. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission hinsichtlich der steiermärkischen Strecke ist der k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka betraut. [G.-I.-Z. 937.]

Projectirte Localbahn Mähr. - Ostrau — Witkowitz. (Genehmigung von Hochbauplänen.) Die Normalpläne für die Hochbauten in der Station Mähr.-Ostrau der genannten projectirten Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [7. Jänner, Z. 56.348 ex 1893.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Reichenberg: Herstellung von Sicherungsanlagen.) Behufs Sicherung der durch Felsabstürze gefährdeten Bahnstrecke in km 138·4/6 wurde die Wegrückung des Bahngeleises aus dem Bereiche der gefährdeten Stelle um circa 10 m bei gleichzeitiger Hebung der Nivelette um circa 1·5 m genehmigt. [29. December 1893, Z. 67.502.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Errichtung einer Haltestelle.) In km 192·6/7 der Linie Josefstadt—Seidenberg wird zwischen den Stationen Friedland und Weigsdorf beim Wächterhause Nr. 225 eine Personen-Haltestelle errichtet. [9. December 1893, Z. 58.221.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz. (Linie Gablonz—Tannwald: Normale für Uebergangscurven und Schienenüberhöhung.) Das Normale, betreffend die Anordnung der Uebergangscurven, sowie die Vorschrift für die Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges und für die Spurerweiterung in den Bögen wurde genehmigt. [15. December 1893, Z. 65.936.]

— (Durchfahrts-Vergrösserung.) Die für die Brunnenstrasse in Tannwald mit Eisenconstruction herzustellende Durchfahrt erhält eine Lichtweite von 12·0 m, anstatt, wie ursprünglich in Aussicht genommen, von 8·0 m. [20. December 1893, Z. 65.510.]

Zittau - Reichenberger Bahn. (Errichtung eines Lagerschuppens in Grottau.) In der Station Grottau wird für Zwecke des Baumaterialienhändlers Carl Arlt ein Lagerschuppen errichtet. [28. December 1893, Z. 68.097.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Neue Bestimmungen über die Revision der Wagen.) Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn hat für die Revision der Wagen unter Annullirung der bisherigen Bestimmungen folgende Grundsätze aufgestellt:

1. Die Personen-, Post- und Conducteurwagen aller Art, dann die in den Personenzügen als Gepäcksbeiwagen laufenden gedeckten Güterwagen Nr. 672—676, 1009, 1010, 1087 bis 1101 und 1423—1427 dürfen nach ihrer ersten Ingebrauchnahme oder nach ihrer letzten Revision nicht länger als 12 Monate im Betrieb gelassen werden und sind daher mit Ablauf dieser Frist unbedingt der Werkstätte zur Revision zuzuweisen.
2. Diejenigen Personen- und Conducteurwagen mit elektrischem Nothsignal der Gruppen Nr. 41—46, 91—104, 127 bis 137, 345—548, 581—600, 654—659 und 668—671, welche unausgesetzt in den Schnellzügen verwendet werden, dann

die Postamhulanzen Nr. 684—689, welche ununterbrochen in den Personenzügen laufen, dürfen jedoch nur 6 Monate im Betrieb bleiben und sind schon mit Ablauf dieser Frist der Werkstätte zur Revision zuzuweisen.

3. Die Revision der Güterwagen aller Gattungen, ausgenommen jener im Punkte 1 angeführten, hat längstens drei Jahre nach ihrer ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision zu erfolgen.
4. Personen- und Conducteurwagen, Postambulanzen und Postconducteurwagen, welche die vorgeschriebene Maximalleistung noch vor Ablauf der im Punkte 1 normirten Frist erreichen, gelangen mittelst besonderer Circular-Erlässe zur Vorschreihung und sind nach dieser Bekanntgabe immer sofort der Werkstätte zuzuweisen.
5. Gelangen Güterwagen, welche seit ihrer letzten Revision mehr als zwei Jahre und sechs Monate im Betriebe stehen, in eine Werkstätte, so ist in letzterer die Revision dieser Wagen mit vorzunehmen, damit eine nochmalige Zuweisung derselben erspart werde. [G.-I.-Z. 24.639 ex 1893.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Eröffnung der Haltestelle Wildendürnbach.) Am 15. Jänner ist die in der Linie Lundenburg—Zellerndorf, zwischen den Stationen Neusiedl-Dürnholz und Laa in km 121·2/3 beim Wächterhause Nr. 78 f, gelegene Halte- und Ladestelle Wildendürnbach mit dem gemischten Zuge Nr. 623, Abfahrt von Lundenburg um 3 U. Früh, für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtgüterverkehr eröffnet worden. — In Wildendürnbach werden die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Zellerndorf verkehrenden gemischten Züge Nr. 620, 616, 625 und 618 zur Aufnahme und zur Absetzung der Reisenden und von Reisegepäck je eine Minute Aufenthalt nehmen. In dieser Haltestelle werden durch den Bahnwächter Fahrkarten aller drei Wagenclassen nach allen im Bereiche der nächsten fünf Zonen gelegenen Stationen und Haltestellen ausgegehen. Die Uebernahme und Ausfolgung des Reisepäckes erfolgt durch den Conducteur im Zuge. Vom 15. Jänner angefangen können in der Halte- und Ladestelle Wildendürnbach solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, aufgeliefert, bezw. bezogen werden. Ausserdem können Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen daselbst zur Auf- und Abgabe gebracht werden. Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe sind 1. Explosive Gegenstände; 2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen; 3. Güter, deren Gewicht 750 kg per Collo übersteigt; 4. lehende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen etc.) erforderlich sind; 5. Güter im Verkehre mit anderen Stationen als jenen der österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen. — Das Ablegen und Aufladen, sowie das Ahladen und Auflegen der in der Halte- und Ladestelle Wildendürnbach zur Auf- und Abgabe gelangenden Sendungen haben die Parteien mit ihren Arbeitskräften und auf ihre Kosten zu besorgen, und dürfen Getreidesendungen, nachdem ein Magazin für Getreide nicht vorhanden ist, nur nach Massgabe der vorhandenen, von den Parteien vorher zu bestellenden Wagen zugeführt werden, bezw. müssen anlangende Getreidesendungen sofort abgeführt werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Einstellung eines Cisternenwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Cisternenwagen ohne Bremse für Steinkohlentheertransporte der Firma Paul Ziller & Comp. in Wien und Mödling, welcher Wagen in der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering gebaut und in den gesellschaftlichen Wagenpark der Südbahn eingestellt werden soll, genehmigt. [Z. 17.520 ex 1893.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung einer centralen Signal-Stellanlage nebst Weichenverriegelung in der Station Reichenau i. B.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat in der Station Reichenau i. B. zur Sicherung der Einfahrten der Züge eine centrale Signal-Stellanlage nebst Weichenverriegelung herstellen lassen. Vor den beiden äussersten Wechseln ist je ein zweiarmiges Einfahrtsignal aufgestellt worden. Das Stellen dieser Einfahrtsignale geschieht mittelst eines beim Aufnahmsgebäude befindlichen Signal-Stellapparates mit zwei Hebeln. Die Weichenriegel sind in die Drahtzüge der Semaphore derart eingeschaltet, dass beim Stellen eines Einfahrtsignals auf „Erlaubte Fahrt“ in eines der beiden Hauptgeleise die vorher mit der Hand für diese Fahrt richtig gestellten Wechsel mit dem Weichenriegel verriegelt werden und vom Weichenwächter nicht umgestellt werden können. Die beiden Stellhebel der Signal-Stellvorrichtung sind derart mit einander verbunden, dass wohl beide Einfahrtsignale zu gleicher Zeit auf „Verbot der Fahrt“, nicht aber zugleich auf „Erlaubte Fahrt“ in dasselbe Geleise gestellt werden können. [G.-I.-Z. 21.494 ex 1893.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von zwei Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft hei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen in Vorlage gebrachten Constructionspläne für zwei Locomotiven, welche bei der Locomotivfabriks-Actiengesellschaft Krauss & Co. ausgeführt werden sollen, genehmigt, [Z. 1453.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. mit Erlass vom 24. Decemher 1893, Z. 86.578, dem Reichstags-Abgeordneten Arpád Lázár und Consorten für eine von der zukünftigen Station Facset der projectirten Localbahn Lugos-Marosillye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 1) abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Krassó über Bikis, Poverzsina, Kápolnás und die Gemarkung der Gemeinde Valeamare in der Station Soborsin (zwischen Arad und Piski) mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis verhindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
2. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 86.449, dem Reichstags-Abgeordneten Josef Filtsch für eine von der Station Brassó (Kronstadt) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal ahzweigende, einerseits hi Volkany (Comitat Fogaras) führende, andererseits über Feketehalom und die Gemarkung der Gemeinde Höltvény in der Station Bótfalu (nächst Brassó) der erstgenannten Linie einmündende, normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
3. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 88.552, dem Güterdirector Michael Hodinka für eine von der Station Rozsnyó der Linie Bánréve—Dobschina der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Dernö und Lucska in deren Endstation Torna mit der Linie Kassa (Kaschau)—Torna der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
4. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 88.714, dem Reichstags-Abgeordneten Artbur Probstner für eine von der Endstation Podolin der Localbahn Szepes-Béla—Podolin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1893) ahzweigende und diese über Alsó-Ruszhach, Gnesda, O-Lubló und die Gemarkung der Gemeinde Palocsa in der Station Orló mit der Linie Abos—Orló der kgl. Ungar. Staatshahnen verbindende normalspurige Localhahn, auf die Dauer eines Jahres;
4. Mit Erlass vom 24. Decemher 1893, Z. 88.845, dem Emericb Baron Fechtig, Einwohner von Tisza-Ugh, für eine in Fortsetzung der projectirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1890) von Tisza-Ugh abzweigende, über Uj-Kecske und Ó-Kecske bis zum Theissufer führende normalspurige Localhahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenеisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Ausbau der Linie längs dem linksuferseitigen Donauquai.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Vornahme von Concessionsverhandlungen mit der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenhahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar bezüglich der projectirten Strecke längs dem linksuferseitigen Donauquai angeordnet. Die bevorstehende Lösung dieser seit Langem schwebend gehliebenen Frage (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 und 36 ex 1892 uud Nr. 88 ex 1893) ist von wesentlicher Bedeutung sowobl für die Gesellschaft als insbesondere für den allgemeinen Verkehr Budapests, da durch die nun projectirte von der Endstation der über die grosse Ringstrasse nächst dem Borárusplatze ausgeheuden Linie, deren Verbindung mit der Ausgangsstation dieser Hauptlinie nächst der Akademie (Kronprinz Rudolfs-Quai) hewirkt und derart der das Weichbild der Stadt umspannende Kreis durch

die peojectirte Linie geschlossen wird. Von dieser Ringbahn zweigen in radialer Richtung ab: die Linien Podmaniczkygasse—Stadtwäldchen, Königsgasse — Stadtwäldchen, Rochusspital—Volkstheatergasse — Köbánya (Steinbruch) — Centralfriedhof und die in diese einmündende Linie Egyctemtér (Universitätsplatz)—Stationsgasse.

Ungarische Localeisenbahnen - Actiengesellschaft. (Thätigket der Gesellschaft und Betriebsergebnisse im Jahre 1893.) Die Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft ist im Interesse der Hebung des Localbahnwesens zu dem Zwecke gegründet worden, einerseits den Bau neuer Vicinalbahnen zu fördern, andererseits die Concentrirung verschiedener Vicinalbahn-Titres, welche ihre Lebensfähigkeit bewiesen haben, jedoch selbstständig sich einen Markt nicht schaffen können, herbeizuführen. Dementsprechend kamen im Laufe der Zeit relativ bedeutende Geschäfte zu Stande, welche sich in Summe auf circa 11 Mill. Kronen belaufen. Es gelangten theils durch Bevorschussung, theils durch Ankauf in den Besitz der Anstalt die Prioritäts-Actien der Vicinalbahnen: Budapest-Lajosmisze, Bács-Bodrog, Balaton-Szent György-Somogy-Szobb, Haraszti-Ráczkeve, Békés-Csanád, Ungthaler, insgesammt Linien im Ausmasse von 387 km. Von diesen Bahnen sind, mit Ausnahme der Ungthalbahn, welche ihrer Eröffnung entgegensieht, alle bereits in Betrieb und entwickeln sich in sehr zufriedenstellender Weise. Die auf Grund dieser Eisenbahn-Titres emittirten $4^1/_2$percentigen Obligationen sind an das für den Vertrieb derselben gebildete Consortium in- und ausländischer Firmen in Totalität abgeliefert.

Ausland.

Preussen. (Polizei-Verordnung, betreffend die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen.) In der Nummer 11 des „D. R.-A." vom 13. Jänner wird eine von den Ministern des Innern und für Handel und Gewerbe unterm 23. December 1893 erlassene Verordnung veröffentlicht, welche nachstehenden Wortlaut hat:

„Auf Grund des § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 erlassen wir für den Umfang des gesammten Staatsgebietes folgende

Polizei-Verordnung,

betreffend die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen.

(Sprengstoff-Versendungsvorschrift.)

I. Allgemeine Bestimmungen.

Bei Versendungen von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen ohne militärische Begleitung sind die Bestimmungen der von uns unter dem 19. October 1893 erlassenen Polizeiverordnung, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen, mit der Einschränkung massgebend, dass die vorschriftsmässige Einrichtung, Bezeichnung und Verpackung der Behälter durch den Seitens der absendenden Behörde ausgefertigten Frachtschein als nachgewiesen anzusehen ist und nicht der polizeilichen Prüfung unterliegt.

Für alle unter militärischer Begleitung stattfindenden Versendungen von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen gelten die vorerwähnten Bestimmungen nach Massgabe der nachstehend zu den einzelnen Paragraphen aufgeführten Zusatzvorschriften.

Welchen Sendungen ein militärisches Begleitcommando beizugeben ist, sowie die Zusemmensetzung und Stärke des letzteren bestimmt die Militär-, bezw. Marinebehörde.

Zu §§ 2 und 3.

a) Die Bestimmungen, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen, und die nachstehenden Vorschriften kommen nur in Anwendung bei denjenigen Sprengstoffen und Munitionsgegenständen, welche in Ausführung des § 35, Ziffer 7, der Militär-Transportordnung für Eisenbahnen im Frieden (Friedens-Transportordnung) vom 11. Februar 1888 von den vereinigten Ausschüssen des Bundesrathes für das Landheer und die Festungen und für Eisenbahnen, Post und Telegraphen jeweilig als „zur Gefahrclasse gehörig" bezeichnet sind, sowie bei allen von der Militär- und Marineverwaltung zu Versuchszwecken bestimmten, noch nicht eingeführten Sprengstoffen und Munitionsgegenständen; dieselben finden jedoch keine Anwendung bei denjenigen der vorbezeichneten Sprengstoffe und Munitionsgegenständen, welche in Taschen oder Tornister der Mannschaften verpackt oder in Kriegsfahrzeuge oder auf Kriegsschiffe verladen sind. Diese, sowie alle übrigen in der Militär- und Marineverwaltung eingeführten Sprengstoffe und Munitionsgegenstände unterliegen bei der Versendung unter militärischer Begleitung weder dieser Vorschrift, noch den Eingangs gedachten Bestimmungen.

b) Die Einholung der Genehmigung der Landes-Polizeibehörde zur Versendung, Aufbewahrung und Verausgabung von im § 2 nicht aufgeführten, zu Versuchszwecken bestimmten Sprengstoffen etc. ist nicht erforderlich.

Zu § 4.

a) Dem Präsidenten jeder Regierung, durch deren Bezirk die Sendung geht, ist von der absendenden Behörde die betreffende Marschroute und die Grösse der Sendung mitzutheilen. Der Regierungs-Präsident hat die betheiligten Unterbehörden anzuweisen, die erforderlichen Anordnungen zum schnellen und sicheren Fortkommen der Sendung zu treffen.

Wird der Stadtkreis Berlin berührt, so ist die Mittheilung an den dortigen Polizei-Präsidenten zu richten, welcher das Erforderliche zu veranlassen hat.

Ausser dieser Benachrichtigung erhalten die Polizeibehörden der Durchzugsorte kurz zuvor auch noch eine Mittheilung durch den Führer des Begleitcommandos über den Zeitpunkt des Eintreffens der Sendung am Orte.

Bei Versendungen, welche in einem Tage zur Ausführung kommen, sind Seitens der absendenden Behörde nur die betheiligten Orts-Polizeibehörden in Kenntniss zu setzen, worauf diese die für die Sicherung und ungehinderte Durchführung der Sendung erforderlichen Massnahmen zu treffen haben.

Eine Benachrichtigung der Polizeibehörden erfolgt nicht, wenn das Gewicht der Sendung weniger als 250 kg beträgt und ferner nicht bei allen Versendungen innerhalb der Garnisonen und der zu denselben gehörigen Anlagen. In diesen Fällen hat die Militärbehörde allein die nötbigen Sicherheitsmassregeln zu treffen. Wenn unter besonderen Umständen auch hiebei die Hilfeleistung der Polizeibehörde erwünscht ist, so hat diese auf Ansuchen der Commandatur, beziehungsweise des Garnisonältesten die Unterstützung zu gewähren.

b) Der Vorlage des Frachtscheines an die Orts-Polizeibehörde des Absendeortes zur Visirung bedarf es nicht, auch darf von dieser Behörde die Vorlage der bescheinigten Lieferscheine nicht verlangt werden.

Zu § 5.

Die Vorschrift dieses Paragraphen findet auf Sendungen der Militär- und Marineverwaltung nicht Anwendung.

Zu § 6.

a) Die in der Armee und Marine vorgeschriebenen Packgefässe für Sprengstoffe und Munitionsgegenstände, einschliesslich der Geschosskörper mit sicherndem Abschlusse der Sprengladung, sind nach ihrer Beschaffenheit, der Art ihrer Verpackung und Inhaltsbezeichnung und dem Gewichte als den Bestimmungen entsprechend zu erachten.

b) Das lose Kornpulver braucht vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten nur dann in leinene Säcke geschüttet zu werden, wenn die Beförderung länger als einen Tag dauert.

II. Besondere Bestimmungen für den Landverkehr.

Zu § 8.

Wenn das Verladen oder Abladen ausnahmsweise an einer anderen Stelle als vor der Fabrik oder dem Lagerraum oder innerhalb dieser Räume geschehen soll, so ist Seitens der Commandantur, beziehungsweise des Garnisonsältesten die Genehmigung der Polizeibehörde hiezu einzuholen und von letzterer die zur Aufrechthaltung der Ordnung an der Ladestelle erforderliche Polizeimannschaft zu stellen.

Zu § 9.

a) Das für die Verladung von Tonnen vorgeschriebene Zwischenlegen von Haar- oder Strohdecken kann durch ein Umwickeln der einzelnen Tonnen mit Strohbändern ersetzt werden.

b) Zwischen die Kisten und Körbe mit geladenen Geschossen brauchen Haardecken oder andere Mittel nicht gelegt zu werden, nur oberhalb ist die Ladung mit Haardecken zu bedecken.

Zu §§ 12 und 13.

a) Den von den Begleitcommandos militärischer Sendungen von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen behufs Verhütung der Gefährdung der Sendungen ergehenden Aufforderungen zu Handlungen oder Unterlassungen — insbesondere zum Anhalten, zum langsamen Vorbeifahren oder Vorbeireiten, zum Ausweichen, zum Unterlassen des Rauchens, zum Auslöschen von Feuer — haben Wagenführer, Reiter und andere Personen ungesäumt Folge zu leisten.

Zuwiderhandlungen werden, unbeschadet des nöthigenfalls von den Begleitcommandos zur Anwendung zu bringenden unmittelbaren Zwanges, nach § 367, Nr. 5, des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich bestraft.

b) Entgegenkommende oder den Transport einholende Fuhrwerke oder Reiter müssen den mit Sprengstoffen etc. beladenen Wagen ganz ausweichen.

c) Dem Führer des Begleitcommandos ist es gestattet, erforderlichenfalls neben den mit Sprengstoffen beladenen Wagen in schneller Gangart zu reiten.

d) Besteht die Sendung aus einer grösseren Anzahl von Wagen, so können Gruppen von zwei bis drei Wagen gebildet werden, in welchen die einzelnen Wagen nur 10 m Abstand halten; die Gruppen müssen jedoch in mindestens 50 m Entfernung von einander bleiben.

Zu § 15.

Die Fuhrwerke müssen von Eisenbahnzügen oder geheizten Locomotiven mindestens 300 m entfernt bleiben.

Bei Wegestrecken, auf welchen wegen der gleichlaufenden Richtung der Eisenbahn und des Weges oder wegen des Verkehres auf der Bahn der vorstehenden Vorschrift nicht genügt werden kann, ist der Eisenbahnbehörde, der die unmittelbare Betriebsleitung der betreffenden Strecke obliegt, durch die absendende Behörde von dem beabsichtigten Transporte Mittheilung zu machen.

Die Eisenbahnbehörde hat dann die zur Beseitigung der Gefahr geeigneten Anordnungen zu treffen.

Zu § 18.

Die Anzeige über eine Sendung, deren weitere Beförderung bedenklich scheint, ist Seitens des Führers des Begleitcommandos in Garnisonorten der Commandantur, beziehungsweise dem Garnisonältesten und nur an anderen Orten der Polizeibehörde zu erstatten; diese Stellen haben dann das zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung Nöthige zu veranlassen.

Die Zuziehung eines von dem Absender zu entsendenden Sachverständigen zu fordern oder die Vernichtung der Sendung anzuordnen ist die Polizeibehörde nicht befugt.

Zu § 19.

Bei der Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen von nicht mehr als 35 kg Bruttogewicht haben von den Vorschriften dieses Abschnittes nur die Zusatzvorschriften zu §§ 8 und 9 Giltigkeit.

III. Besondere Bestimmungen für den Wasserverkehr.

Zu § 21.

Die vorstehenden Zusatzvorschriften zu §§ 8, 9, 12 und 13 (Punkt a), 15, 18 und 19 finden auch für den Wasserverkehr Anwendung.

Zu § 23.

Die mit Sprengstoffen etc. beladenen Kähne sind vor allen anderen Kähnen durch die Schleusen zu schaffen.

Ein gleichzeitiges Durchschleusen anderer Käbne mit den mit Sprengstoffen beladenen ist unstatthaft.

IV. Schlussbestimmung.

Diese Polizei-Verordnung tritt mit dem 1. April 1894 in Kraft, mit welchem Tage die von den Ministern des Innern und für Handel und Gewerbe unter dem 5. November 1888 erlassene, sowie alle von den Regierungs-Präsidenten und Bezirksregierungen bisher erlassenen, denselben Gegenstand regelnden Polizei-Verordnungen unwirksam werden."

Bayern. (Beheizung von Bierwagen.) Die in den Wagenpark der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen eingereihten Bierwagen Nr. 85.209, 80.373, 85 529, 85.538, 85.539, 85.627, 85.644 und 85.645 werden mit einer Heizvorrichtung versehen, welche aus einem, bezw. bei der Mehrzahl aus zwei Gasöfen besteht. Ein entsprechend construirter Apparat regelt selbstthätig die Erwärmung und bedarf unterwegs keinerlei Wartung. Es ist nur erforderlich, in der Entladestation vor Beginn der Entladung des Wagens den in der Hauptgasleitung unterhalb des an der einen innern Wagenseitenwand angebrachten Wärmereglers sitzenden Hahn abzusperren. Demgemäss ist über dem Wärmeregler ein Placat angebracht, welches in deutscher und französischer Sprache folgende Anweisung enthält: „Vor der Entladung des Wagens ist die Gasheizung durch Abschluss des unter dem Wärmeregler befindlichen Hahnes abzustellen." Damit die Endstation Kenntniss davon erhält, ob ein solcher Bierwagen im geheizten Zustande abgefertigt wurde, wird die kgl. Hauptgüterexpedition in München C. B. als Absendestelle auf dem Frachtbriefe der Sendung eine entsprechend Bemerkung anbringen.

Frankreich. (Lieferungsscheine bei der französischen Ostbahn.) Die Berufsgenossenschaft der Getreidehändler beantragte bei der französischen Ostbahn, dass diese nach dem Vorgange der französischen Nordbahn und in ähnlicher Weise, wie dies in Deutschland und in der Schweiz in weitgehendem Umfange schon geschieht, Theilabschnitte von Lieferungsscheinen ausgäbe, damit die Kunden des Empfängers, die eine einzige Sendung bildenden Waaren in einzelnen Theilen abholen könnten. Die Ostbahn hat dem Antrage in der Weise entsprochen, dass der von der Ankunft der Sendung benachrichtigte Empfänger zunächst den Frachtbrief zu quittiren hat und alsdann Theilabschnitte des Lieferungsscheines für die Kunden, an die er einen Theil der Waaren ausgeliefert wünscht, schaffen kann. Diese Theilabschnitte sind vom Empfänger zu liefern und zu unterzeichnen und müssen den Stempel oder die Firma seines Handlungshauses tragen und ferner angeben, auf welche Sendung sie sich beziehen. Zu diesem Zwecke müssen sie die Nummer und das Datum dieser Sendung, den Namen des Ausgangsbahnhofes, die Art der Waare und die Güterboden-Abtheilung, wo sie lagert, angeben. Diese Angaben werden auf den Frachtbrief, der sich in den Händen des Empfängers befindet, übertragen. Die Kunden haben dem Bahnhof auf dem Lieferungsabschnitt eine Randquittung zu geben, die einem Stempel von 0·10 Frcs. unterliegt. Diese am 1. October in Kraft getretene Einrichtung ist nur auf Getreide und nur auf die Bahnhöfe La Villette und Paris-Reuilly anwendbar.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 12.]

Schweiz. (Genehmigung eines Ausnahmetarifes für den Transport von Düngemitteln.) Unterm 9. Jänner wurde genehmigt der Ausnahmetarif Nr. 14 für den Transport in gewöhnlicher Fracbt von Düngemitteln in Wagenladungen von 10.000 kg pro verwendeten Wagen oder dafür zahlend, mit einem Einheitssatze von 4 Cts. per Tonnenkilometer nebst 1 Frcs. Expeditionsgebühr, giltig für den internen Verkehr der vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Linie Wald—Rüti), der Rorschach-Heiden Bergbahn, der Tösstbalbahn, der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn nnd der Linie Koblenz-Stein), der Scbweizerischen Südostbahn, der Siblthalbahn, der schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aarganischen Südbahn und der Linie Woblen—Bremgarten), der Schweizerischen Seethalbahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn, der Emmenthalbahn, der Bödelibahn, der Thunerseebahn, der Neuenburger Jurabahn, der Jnra-Simplon-Bahn uud der Gotthardbahn, ferner für den directen Verkehr dieser Bahnen unter sich und mit der Bulle-Romont-Bahn, der Regionalbahn des Traversthales und endlich für den directen Verkehr der letztgenannten Bahnen unter sich.

— (Genehmigung eines Tarifnachtrages.) Unter dem 9. Jänner wurde der IV. Nachtrag zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Basel Centralbahnhof einerseits nnd sämmtlicben Stationen der Eisenbahnverwaltungen der Central- und Westschweiz, sowie der Gotthardbabn anderseits vom 1. Juni 1892, enthaltend Aenderungen zum Haupttarif, sowie zum Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern und gepressten Weintrauben zur Weinbereitung unter Vorbehalten genehmigt.

— (Genehmigung des Bauprojectes für eine Tbeilstrecke der Linie Thalweil—Zug.) Das allgemeine Bauproject der Schweizerischen Nordostbahn für die Tbeilstrecke der Linie Thalweil—Zug auf dem Gebiete der Gemeinde Zug nebst Umbau des Bahnhofes Zug und Correction der westlichen Einfahrten wurde unter einigen Vorbehalten genehmigt.

— (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für eine Eisenbahn von Thusis nach Filisur.) Die in Art. 5 der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Thusis nach Filisur vom 25. Juni 1891 angesetzte Frist zur

Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wurde bis 25. Juni 1896 verlängert.

— (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für eine Eisenbahn von Mendrisio nach Stabio.) Die in Art. 5 der Concession für eine Eisenbahn von Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze bei Stabio, mit Abzweigung in südöstlicher Richtung bis zur Landesgrenze, vom 29. Juni 1886 angesetzte, durch Bundesrathsbeschlüsse vom 8. April 1890, 3. März 1891 und 16. Februar 1892 erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und financiellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wurde um weitere 2 Jahre, d. i. bis 31. December 1895 verlängert. Wenn während dieser Frist die Concession für die gleichen Linien oder ein Theilstück derselben von anderer Seite verlangt würde, welche bessere Garantien für die Ausführung zu bieten vermöchte, so bleibt der Bundesversammlung vorbehalten, die Concession auch vor Ablauf obiger Frist ganz oder theilweise zurückzuziehen und dem neuen Bewerber zu übertragen, sofern die dermaligen Concessionäre innerhalb einer sodann festzusetzenden Frist nicht die gleichen Garantien bieten.

Amerika. (Schneeräumer.) Da sich der im Winter 1893 bei der Union-Pacific-Bahn in Betrieb genommene Schneeräumer vortrefflich bewährt hat, nehmen andere Bahnverwaltungen Anlass, denselben gleichfalls in Gebrauch zu nehmen. Derselbe gleicht in der Wirkung einem Spiralbohrer; das 3 m im Durchmesser haltende Rad bohrt sich in den Schnee hinein, und schleudert zugleich die Schneemassen seitwärts, wodurch das Geleise freigemacht wird. Das Ganze bildet einen Güterwagen, welcher im Innern einen Locomotivkessel birgt; die Kolben geben dem Schneeräumer eine rotirende Kraft. Dem hinteren Rädergestell ist ein Schneepflug vorgelagert, der die Arbeit des Räumens vollendet. Der ganze Wagen vermag sich nicht selbst fortzubewegen, sondern wird einfach dem Zuge, bezw. der Maschine, vorgespannt und somit geschoben.

(„Bayerische Verkehrsblätter.")

Syrien. (Stand der Eisenbahnen.) Wie der „Railway-Engineer" nach englischen Consulatsberichten mittheilt, ist der Stand der Eisenbahnen in Syrien zur Zeit folgender: Die Linie Damascus—Hauran (an der Grenze der arabischen Wüste, am Fusse des Djebel Hauran) ist fast fertig. 80 km Schienen sind gelegt und auch auf der Reststrecke von 8 km sind die Erdarbeiten beendigt. Dagegen sind die Stationsanlagen und die Gebäude noch zurück. — Hier ist der grosse Fehler begangen, die Linie möglichst schnell zu beginnen, nur um einem Wettbewerbsplan Hauran-Haifa (Hafen südlich von Beirut) zuvorzukommen. Es ist aber nicht einzusehen, was die Linie Damascus—Hauran befördern soll, bevor der Anschluss nach der See (Damascus-Beirut) fertig ist, bis zu welchem Zeitpunkte noch wenigstens drei bis vier Jahre vergehen werden. Getreideausfuhr ist unmöglich, da die Anfuhr von Damascus nach Beirut viel zu theuer werden würde, und andere Güter sind nicht vorhanden. Zugleich mit der Bauerlaubniss für die Linie Damascus—Hauran wurde diejenige für drei Strassenbahnen in Damascus ertheilt. Ob es aber in Anbetracht der schwierigen Enteignungsverhältnisse und des Zustandes der Strassen in Damascus jemals zum Bau dieser Strassenbahnen kommen wird, erscheint mehr als zweifelhaft. Die Strecke Damascus—Beirut (ungefähr 80 km) wird, wie schon bemerkt, vor Ablauf von drei Jahren sicherlich nicht fertig werden. Hauptsächlich liegt das an den Schwierigkeiten, die das Ueberschreiten des Libanon verursacht. — Der jetzige Plan enthält nun leider den Fehler, den Libanon nur in einem kurzen Tunnel zu durchbohren, so dass in Folge dessen die Bahn später mit allen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, die Schneefälle einer Gebirgsbahn nur irgend bereiten können. Ein längerer Tunnel würde zwar die ersten Anlagekosten beträchtlich erhöhen, dafür wäre dann aber diese Linie dem Machtbereiche des Schnees völlig entrückt, was sich sicher bezahlt machen würde. Auf der Bahn Haifa—Damascus haben die Vorarbeiten fast auf der ganzen 140 km langen Strecke schon begonnen. Diese Linie hat alle Vortheile für sich. Sie geht mit Ausnahme von nur 10 km durch flaches, fruchtbares Land und endet in dem fast gegen alle Winde geschützten Hafen Haifa. Sie wird ohne Zweifel die Ausfuhr dieses ganzen Landstriches bedeutend beben und dürfte dann auch selbst auf ihre Kosten kommen.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Betriebs-Resultate des Jahres 1893.) Die kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria" hat im abgelaufenen Jahre die vertragsmässig vorgesehene Vergrösserung ihres Schiffsparkes durchgeführt und weitere drei grosse Dampfer in den Dienst der ungarischen Flagge gestellt, so dass jetzt die Flotte der Gesellschaft aus 25 zum überwiegenden Theil neuen, den Bedürfnissen des Verkehres entsprechend eingerichteten, grossen Dampfern besteht. Die „Adria" hat im Jahre 1893 den ihr obliegenden Verkehrsdienst nicht nur mit Pünktlichkeit besorgt, sondern durch die Neukreirung, resp. gross angelegte Erweiterung des Mittelmeerdienstes dem ungarischen Export- und Importhandel bisher nur wenig benützte Bahnen eröffnet und nutzbar gemacht. Die Gesellschaft scheute keine Opfer, um diesen Verkehr in seiner jetzigen Ausdehnung zu schaffen, durch welchen eine wöchentlich zweimalige Verbindung zwischen Fiume und Marseille mit Berührung der Häfen von Bari, Messina, Catania, Palermo, Neapel, Livorno, Genua und Nizza geschaffen wurde. Diese Mittelmeer-Linie ist nunmehr auch für den Passagierdienst entsprechend eingerichtet. Es ist zu hoffen, dass trotz der grossen Schwierigkeiten, die sich der Aufrechterhaltung dieses Verkehres in den Weg stellen, es durch die Unterstützung der Regierung dennoch gelingen wird, denselben aufrecht zu erhalten.

Der monatliche regelmässige Dienst von Fiume nach Tunis ist im Laufe des verflossenen Jahres Seitens der „Adria" mit Genehmigung der Regierung aufgelassen, dagegen eine neue directe vierzehntägige Verbindung zwischen Fiume und Malta geschaffen worden.

Diese Linie ist die einzige, welche mit Ausnahme der nahe zu Malta gelegenen südlichen Häfen Italiens einen directen Verkehr ohne Berührung eines Zwischenhafens zwischen einem coutinentalen Hafen und Malta schafft. Im Anschlusse an diese Linie wurde auch ein directer Umschiffungsdienst via Malta nach Tunis, Tripolis und Algerien eingerichtet, welcher nunmehr eine schnellere Fortschaffung der Exportgüter nach Nordafrika gestattet und der „Adria" auf diesem Wege ermöglicht, jetzt nach jenen Gegenden auch Tabak zu verschiffen, was bisher in Folge der rigorosen Zollvorschriften in den italienischen Hafenplätzen, welche die Malta—Tunis-Linie der „Adria" berührte, unmöglich war. Durch die verschiedenen Verbandverkehre, welche die „Adria" im Jahre 1893 mit den bedeutendsten Verkehrsanstalten durch Abschluss diesbezüglicher Verträge ermöglicht hat, ist den Bedürfnissen des Handels sowohl im Export, wie im Import neuerlich in ausgedehntester Weise entsprochen worden und ist die Schiffahrt-Gesellschaft nunmehr in der Lage, sowohl von, wie nach dem Osten und Westen Waaren mit directen Ladescheinen auf die billigste und rascheste Weise zu exportiren und einzuführen. Trotz der vielfachen Quarantainen, welche gegen österreichisch-ungarische Provenienzen in jenen Ländern, welche den Beschlüssen der Dresdener Conferenz nicht beigestimmt haben, verhängt waren und der freien Bewegung des Handels grosse Hindernisse in den Weg gelegt hatten, weist der Gesammtverkehr des Jahres 1893 einen erfreulichen Aufschwung gegen jenen des Jahres 1892 auf und beträgt derselbe 489.328 Tonnen (gegen 312.994 Tonnen im Jahre 1892), wovon auf den Import 67.254 (+ 22.708 Tonnen), auf den Export 195.126 Tonnen (+ 47.960 Tonnen) und auf den Zwischenverkehr 226.948 Tonnen (+ 105.666 Tonnen) entfallen. Die Hauptartikel des Imports, u. zw. Kohle, Roheisen, Mineralien, Agrumen, Wein und Kaffee, participiren am Mehrverkehr gegenüber dem Jahre 1892 mit einem Plus von 8831 Tonnen Kohlen, 382 Tonnen Eisen, 2985 Tonnen Mineralien, 5675 Tonnen Wein, 265 Tonnen Kaffee und 3540 Tonnen Agrumen, was einer Steigerung des Importverkehrs gegen das Vorjahr von nahezu 50 pCt. entspricht.

Der Export in den Hauptartikeln Mehl, Bohnen, Holz, Dauben, Mineralwasser, Zucker hat einen Aufschwung aufzuweisen, welcher im Gesammtexportverkehr eine Steigerung von 33 Percent gegen das Vorjahr ergab, wogegen Pflaumen und Oak-Extract einen kleinen Ausfall gegenüber 1892 aufweisen.

Von Schiffsunfällen ist die „Adria" im Jahre 1893 verschont geblieben, und haben deren Dampfer während der schweren Novemberstürme die Probe auf ihre Seetüchtigkeit aufs Beste bestanden.

England. (Kosten broncener Schraubenpropeller.) Nach allgemeinem Dafürhalten eignen sich Mangan- und Phosphorbroncen am Besten für die Erzeugung von Propellern, weshalb sie dazu bei neuen Schiffsbauten vielfach verwendet werden

wenn auch das Material 100—120 Pfund Sterling pro Tonne kostet. Um sich einen Begriff davon zu machen, wie sehr ein solcher Materialpreis beim Baue eines grossen Dampfers in Betracht kommt, braucht man sich nur das Gewicht der Schraubenpropeller eines solchen Schiffes vor zu Augen halten. Jeder der drei Flügel eines Schraubenpropellers des Cunard-Dampfers „Campania" wiegt nicht weniger als 8 t; der Preis eines completen broncenen Propellers erreicht die ansehnliche Höhe von 3500 Pfund. Wollte man die sechs Flügel der beiden Propeller aus Penny-Stücken giessen, so wären hiezu nicht weniger als $5^1/_2$ Millionen Stück erforderlich. Die grössten der gegenwärtig existirenden Schraubenpropeller sind die auf den beiden Schwesterschiffen „Umbria" und „Etruria" angebrachten Schrauben. Diese haben 7·45 m Durchmesser, 10·2 m Steigung, ferner je 20·02 m² Areal und 39 t Gewicht. Die vier Flügel eines Propellers kosten 3360 Pfund; rechnet man die Kosten der Nabe hinzu, so kommt man auf einen Preis von ungefähr 5000 Pfund für jeden der beiden Propeller. Aus diesen enormen Kosten lässt sich schliessen, dass mit Verwendung von Bronce als Material für Schraubenpropeller ein besonderer Vortheil verbunden sein muss. Dies ist auch thatsächlich der Fall, denn gewisse grosse Oceandampfer laufen mit Bronce-Propeller beiläufig um einen Knoten rascher als mit Eisenpropellern. Auch findet man bei Propellern aus Bronce alle erwünschten Eigenschaften, wie z. B. Festigkeit bei geringer Metallstärke, glatte Flächen, Widerstand gegen Corrosion, Dauerhaftigkeit, am Besten vertreten. Die Phosphor-Bronce-Compagny in London liefert Propellerflügel aus einer speciellen Legirung und versorgt nicht nur die schnellen Postdampfer, sondern auch langsam fahrende Waarendampfer.

[„The Engineer."]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Ragnit-Klapaten (7·01 km), und Rautenberg-Naujeningken (9·31 km) der kgl. Eisenbahndirection Bromberg, welche am 15. Jänner dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zu dem Verzeichniss Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der I., und zu dem Verzeichniss Nr. 73 (K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn) der II. Nachtrag herausgegeben worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 19. Jänner herausgegebene XXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 498: Verordnung des französischen Ackerbauministeriums vom 29. December 1893, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der Schweiz nach, bezw. durch Frankreich, vorbehaltlich der Einfuhr von Schafen aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland.

Literatur.

Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet 1894. Herausgegeben und redigirt von Richard Pollack, k. u. k. Oberlieutenant a. D. und derzeit Schriftführer des Elbevereines Teplitz, im Selbstverlage des Herausgebers.

Dieser in den Kreisen der Elbe-Schiffahrts-Interessenten wohlbekannte Kalender weist mit der vorliegenden Auflage den XII. Jahrgang seines Erscheinens auf und enthält, gleichwie in den Vorjahren, eine Reihe für die Schiffahrttreibenden werthvoller Angaben und Auskünfte, darunter ein Kalendarium nebst den Hamburger Fluthzeiten, die Rasttage im böhmischen Braunkohlenreviere, einige Angaben über die österr.-ungar. Kronenwährung, über die österr. Maasse und Gewichte, über die Post- und Telegraphen-Bestimmungen in Oesterreich und in Deutschland, über die österr. Stempelvorschriften, ferners eine hydrographische und topographische Tabelle der Elbe mit Angabe der Entfernung der einzelnen Orte von Hamburg in Kilometern, der Höhe der Pegelnullpunkte über dem Pegelnullpunkte in Hamburg in Metern, der Wasserspiegelhöhe der einzelnen Orte über dem Pegelnullpunkte zu Hamburg in Metern, des absoluten und des relativen Stromgefälles von Ort zu Ort und der geringsten Normalstromhauten in Metern, ein geographisches Ortsverzeichniss von Melnik bis Hamburg, worin sämmtliche in dieser Stromstrecke an der Elbe oder in deren unmittelbarer Nähe gelegene Orte nebst den unter den Schiffern gebräuchlichen Ortsbezeichnungen, sowie die Mündungen der Nebenflüsse und hauptsächlichsten Bäche, die Pegel, Eisenbahn-, Dampfschiff-, Post- und Telegraphenstationen, die Brücken, Häfen, Fähren, Zufluchtsorte und Schiffmühlen aufgenommen sind, je einen Entfernungsanzeiger für Bildung der Schlepplöhne für die Strecken Hamburg—Magdeburg (in Kilometern), Magdeburg—Schandau (in Meilen und Kilometern), Schandau—Schreckenstein—Wannow (in Meilen und Kilometern) und Saalemündung—Halle (in Kilometern), ein Verzeichniss der Elbebrücken mit Angabe ihrer Bestimmung der lichten Weite der Durchfahrtsöffnung, dem höchsten schiffbaren Wasserstande, der Construction und der geringsten nutzbaren Höhe, weiters Daten über die Elbe-Schiffahrts-Berufsgenossenschaft, über den Elbe-Trave-Canal, mehrere in den letzten Jahren erlassene Vorschriften für die Elbe-Schiffahrt, und zwar theils auszugsweise, theils vollinhaltlich, verschiedene Mittheilungen über Hafen- und Lootsengebühren, Hafen- und Uferordnungen, Lagerhauswesen und Krahnreglements im Elbegebiete, über die Organisation des Wasserbau- und Stromaufsichtsdienstes in den einzelnen Elbe-Uferstaaten, über die Dampfschiffahrts-Unternehmungen auf der Elbe, über das Transports-Versicherungswesen, über die von den vereinigten Transports-Versicherungs-Gesellschaften zur Untersuchung der Tauglichkeit der Schiffe und zur Ausstellung von Attesten aufgestellten Schiffs-Revisions-Commissionen, über die Elbe-Schiffervereine und die Elbe-Schifferschulen, endlich über die Schiffahrts-Verhältnisse auf der Moldau, Saale, den märkischen und den mecklenburgischen Wasserstrassen.

Neu aufgenommen sind ein Kilometerzeiger der Elbe-Uferstaaten und an Vorschriften für Preussen die Polizei-Verordnung des Chefs der Elbestrom-Bauverwaltung, Oberpräsidenten der Provinz Sachsen vom 15. December 1892, betreffend die Benützung des fiscalischen Winterhafens in Tangermünde, die Polizei-Verordnungen desselben Functionärs vom 12. Juli 1893, betreffend die Ausführung von Arbeiten zur Vertiefung des Strombettes der Elbe vor dem Packhofe in Magdeburg, vom 14. April 1893, betreffend das Verbot des Mitführens von Fischerei-Geräthschaften auf Schiffen und Flössen, vom 22. Juni 1893, betreffend das Schleppen von gekuppelten Fahrzeugen auf der Elbe, vom 21. October 1893, betreffend den Schiff- und Flossverkehr an den Umschlagstrecken des linken Elbeufers bei Magdeburg, vom 26. September 1893, betreffend die Stromschiffahrts- und Hafenpolizei im städtischen Hafen zu Magdeburg-Neustadt, die Verordnung des Regierungspräsidenten in Magdeburg vom 28. August 1893, enthaltend eine Anweisung zur Behandlung der strom- und schiffahrtspolizeilichen Contraventionen, die Betriebsordnung der städtischen Hafenverwaltung in Magdeburg vom 9. Mai 1893 nebst der Lagerhaus-Ordnung für die städtischen Lagerhäuser am Neustädter Hafen und den Lagerhaustarifen; für Sachsen mehrere Bekanntmachungen der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbestromamt, betreffend den Bau der vierten Elbebrücke in Dresden; für Hamburg eine Bekanntmachung des Senates vom 28. October 1892, betreffend die Ordnung und den Tarif für die Benützung der öffentlichen Krahne und Waagen.

Von älteren österr. Vorschriften für die Elbeschiffahrt sind aufgenommen, die Anordnungen der Statthalterei in Prag vom 25. Juni 1890, betreffend die Einwinterung im Mühlgraben zu Leitmeritz, ferners einzelne Bestimmungen aus den Elbelandungsplatz- und Hafenordnungen in Aussig und Rosawitz, sowie aus der Uferordnung für das Anhalten und Ablegen der Fahrzeuge entlang des Elbe-Verladeplatzes der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bei Laube unterhalb Tetschen.

Was endlich die neuen internationalen Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften für die Elbe betrifft, bezüglich welcher Verhandlungen zwischen der österreichischen und der deutschen Regierung im Zuge sind, so enthält der Schiffahrts-Kalender die Zusicherung, dass dieselben alsbald nach ihrem Erscheinen den Abnehmern des Kalenders gratis zugeschickt werden, oder von letzteren durch die Stelle, wo der XII. Jahrgang des Kalenders gekauft wurde, verlangt werden können.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Fahrschein-Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Ausgabe des II. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1894 gelangt der II. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1893 zur Ausgabe.

Derselbe enthält mehrfache Aenderungen und Neueinführungen von Fahrscheinen.

Wien, am 18. Jänner 1894. [65]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition von Holztransporten in Villach.

In Ergänzung der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 vom 2. December 1893 enthaltenen Kundmachung wird bekanntgegeben, dass für die im Jahre 1893 nach den Reexpeditionsstellen in Villach gebrachten Holztransporte die Reexpedition bis Ende April 1894 zulässig ist.

Wien, am 20. Jänner 1894. [66]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Nachtrag II zum temporären Anhange. Einführung von Cursdifferenzen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. August 1893 giltigen temporären Anhange zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einführung von Cursdifferenzen zur Schnitttafel I und ist bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 19. Jänner 1894. [67]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori - Arco - Riva a/G.

Fahrplan-Aenderung.

Mit 1. Februar 1894 tritt ein neuer Fahrplan in Kraft.

Ausser den bestehenden 4 Zügen nach jeder Richtung, von welchen der Zug 3 mit Abfahrt 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags in Mori statt wie bisher um 3 Uhr 59 Min., schon um 3 Uhr 46 Min. in Riva eintrifft, werden zwei neue Zugsverbindungen, eine von Riva nach Mori und eine in der Richtung Mori—Riva mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit erstellt, nämlich:

Abfahrt Riva	2 U. 32 M.	Nachm.
Ankunft Mori	3 U. 37 M.	„ und
Abfahrt Mori	9 U. 30 M.	Abends
Ankunft Riva	10 U. 43 M.	„

Ueberdies verkehren ab 1. Februar wieder die beiden Localzüge zwischen Riva und Arco.

Näheres die neue Fahrordnung.

Bozen, am 18. Jänner 1894. [68]

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI.

Mit 1. Jänner 1894 ist zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag VI in Kraft getreten, welcher in den betheiligten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg zum Preise von Mark 0·10 zu beziehen.

Wien, am 15. Jänner 1894. [69]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Oldenburgische Staatsbahnen. (Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel vom 10. September 1893.) Im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen untereinander, im Binnenverkehre der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehre, sowie im Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen tritt der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel hinsichtlich der unter 2a—c der Tarifausgabe vom 10. September 1893 aufgeführten Artikel am 1. Juli 1894 ausser Kraft. Mit demselben Tage wird auch die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 pCt. für Sendungen nach den Nothstandsbezirken in Betreff der sämmtlichen Artikel des Ausnahmetarifes, sowohl der unter Nr. 1, als auch der unter Nr. 2 benannten, aufgehoben. Dagegen bleibt für die unter 1 der Tarifausgabe aufgeführten Artikel (Torfstreu und Torfmull, Streutorf und Holzsägespäne), sowie für den später unter der gleichen Nummer aufgenommenen Artikel „Haidekraut“ der ursprünglich festgesetzte Geltungstermin (1. September 1894) bestehen.

Königl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Ermässigung für Düngmittel.) Zum Localgütertarife der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover vom 1. April 1890 ist der vom 15. Januar ab giltige Nachtrag 26 herausgegeben, durch welchen für den Verkehr zwischen den Stationen des genannten Directions-Bezirkes untereinander neue Ausnahmetarife

a) für rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz und concentrirten Kalidünger,
b) für Kalk — gebrannt oder gemahlen und Kalkschlamm zu Düngezwecken

eingeführt und die für rohe Kalisalze und für calcinirtes Kalidüngesalz für das obengenannte Verkehrsgebiet bisher bestandenen Ausnahmesätze aufgehoben werden.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Der Ausnahmetarif wird mit Wirksamkeit vom 1. Jänner wie folgt abgeändert, bezw. ergänzt: 1. Die am 1. October 1893 ausser Kraft getretene Bestimmung des Ausnahmetarifes, wonach bei der Aufgabe von Heu- und Strohsendungen die Verwendung zweier offener Wagen von je nicht mehr als 7·2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von grösserer Ladefähigkeit unter der am angeführten Orte vorgeschriebenen Frachtberechnung gestattet ist, kommt im directen Verkehre mit den königl. Preussischen Staatseisenbahnen und den grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen bis auf Weiteres wieder zur Einführung. Für die Reichslande ist die nachträgliche 25perc. Frachtermässigung an den durch eine Bescheinigung des betreffenden landwirthschaftlichen Bezirks- oder Kreisvereines zu führenden Nachweis geknüpft, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel unmittelbar in einem landwirthschaftlichen Betriebe Verwendung findet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
237	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost und Essig in Fässern, bei Auflieferung von mindestens 1000 Litern pro Frachtbrief	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 35·2	kr. 20·0	kr. 15·2	Im Kartirungswege	Bezüglich der im Rückvergütungswege begünstigten Transporte bei den nach Zistersdorf leer retourgehenden Wein-, Weinmost- und Essigfässern auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den sonstigen Sendungen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorzulegenden Frachtdocumente dürfen einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	
			bezw. vice versa											
			2. Wein, Weinmost und Essig, dann leer zur Füllung gehende gebrauchte, sowie leer retourgehende Wein-, Weinmost- und Essigfässer, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof				35·2	28·1	7·1			
					Marchegg				30·6	23·0	7·6			
					Hohenau und den in der Richtung gegen Laudenburg darüber hinaus gelegenen Stationen, dann Dürnkrut				Verschieden	Verschieden	2·0			
			bezw. vice versa											
238	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Bier, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Saybusch-Zablocie	Andrichau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen ad 1. durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 30·1	kr. 17·0	kr. 13·1	Im Kartirungswege		
			2. Leer zurückgehende Biergebinde in jeder Menge	Andrichau	Saybusch-Zablocie				30·1	17·0	13·1			
			3. Spiritus, in Fässern, in jeder Menge	Biala	Andrichau				17·5	14·0	3·5			
				Saybusch-Zablocie					30·1	27·6	2·5			
			4. Leer zurückgehende Spiritusfässer, in jeder Menge	Andrichau	Biala				17·5	14·0	3·5			
					Saybusch-Zablocie				30·1	27·6	2·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
239	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Blende und Galmei (Zinkerz), Bleiglanz, unrein (Schwefelblei)	Frohnleiten S.B.	Antonienhütte Benthen O.S.E. Bobrek Friedrichshütte Karolinengrube O/S. Kattowitz Königshütte O/S. Knnignndenweiche Laurahütte Morgenroth Rodzin Ruda Scharley Schoppinitz O.S.E. und R.O.U.E. Schwientochlowitz	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 im Ostdeutsch-Oesterr. Verbande festgesetzten Bedingungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1894	Tarif-Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893 für den Oestdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachteätze	Pfge. 153 153 154 157 150 149 151 148 149 152 149 152 153 148 150		Im Kartirungswege		
240	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Der im „Anhange“ zu den Localgütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1894, auf Seite 36, snb Post 147, enthaltene Frachteatz für Kalk gebrannter, von Lobositz nach Schönpriesen, sowie der anf Seite 64, Post 380, enthaltene Frachtsatz für Ziegel von Lobositz nach Schönpriesen, ferner die auf Seite 68, snb Post 393, 401 und 402, sowie auf Seite 69, snb Post 405 von diversen Stationen nach Schönprieeen bestehenden Frachtsätze für Zncker (Roh), weiter der auf Seite 69, snb Post 406, enthaltene Frachtsatz für Zncker der Classe II von Schönpriesen nach Prag (St.E.G.) (Hrabovka) transit nnd die auf Seite 69, snb Post 407, 408 und 411, verzeichneten Frachtsätze für Zucker aller Art (exclusive Rohzncker) von Schönprieeen nach diversen Stationen gelten unter den bei den einzelnen Posten speciell angeführten Bedingungen und Modalitäten, vom dritten Tage nach erfolgter Pnblication an, für die gleiche Zeitdaner wie für Schönpriesen, auch für die Station Nestomitz (Zuckerfabrik).											
241	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die im „Anhange“ zu den Tarifen (Theil II) für den directen Transport von Ell- und Frachtgütern im Oesterr. Eisenbahn-Verbande, giltig vom 1. Jänner 1893, anf den Seiten 88 nnd 89, eub Post 1627 bis inclus. 1632, bezw. 1662, von diversen Stationen nach Schönprieeen bestehenden Frachtsätze für Rohzucker, dann die für Zncker aller Art (excl. Rohzncker) anf den Seiten 89, 90 und 92, eub Post 1668, 1690 und 1691, 1746 nnd 1751, von Schönpriesen nach diversen Stationen enthaltenen Frachtsätze, ferner die in dem vom 1. Jänner 1894 giltigen „Nachtrage III“ zu dem Eingange erwähnten Anhange auf Seite 30, sub Post 2252 und 2253 bestehenden Frachtsätze für gebrauchte Säcke von Schönpriesen nach Mochov, bezw. Tanšim, ferner die auf Seite 35, unter Post 2413 bis inclnsive 2415 verzeichneten Frachteätze für Rohzucker von Mochov, Tanšim nnd Ungarisch-Hradisch (Zuckerfabrik) nach Schönpriesen und der anf Seite 36, snb Post 2432, enthaltene Frachtsatz für Zncker aller Art (exclns. Tranbenzncker etc.) von Schönpriesen nach Wien (D.U.B.), (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) gelten unter den bei den einzelnen Posten speciell angeführten Bedingungen und Modalitäten vom dritten Tage nach erfolgter Publication an, für die gleiche Zeitdauer wie für Schönpriesen, auch für die Station Nestomitz (Zuckerfabrik).											
242	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die in den nachstehend angeführten Verordnungs-Blättern des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt nach oder von Schönpriesen pnblicirten Begünstigungen gelten vom dritten Tage nach erfolgter Pnblication an, für die gleiche Zeitdaner wie für Schönpriesen und unter Einhaltung der bei den einzelnen Posten speciell bedungenen Modalitäten auch nach, bezw. von Nestomitz (Zuckerfabrik), und zwar: im Verordnungs-Blatte Nr. 129 vom 9. November 1893, Post 1979 „ „ „ 138 „ 2. December „ „ 2190 und 2192 „ „ „ 142 „ 14. „ „ „ 2420*), 2423 nnd 2444 „ „ „ 144 „ 19. „ „ „ 2595 und 2597 „ „ „ 145 „ 21. „ „ „ 2682 „ „ „ 146 „ 23. „ „ „ 2758**) „ „ „ 147 „ 28. „ „ „ 2784 *) Berichtigung im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1893, Seite 2431. **) Berichtigung im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, Seite 2559.											
243	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn.** Die im Elbenmschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 für die Station Bndapest-dnnaparti-teherpályandvar enthaltenen Frachtsätze finden nnter denselben Bedingnngen anch anf Ó-Buda-fiatorigát Anwendnng.											
244	Oesterr. Nordwestbahn	Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, snb Position 2870, verlantbarten Frachtsätze für Rübe und Schnitte zwischen Adlerkoeteletz nnd Solnitz, bezw. Reichenau a/K. werden unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auf Rübenschnitzabfälle, Rübenpresslinge, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation (Satnrationsschlamm, Pressschlamm) anegedehnt.											

Fortlaufende Nr.	245	246	247	248	249
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Bozen-Meraner Bahn	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisenbahn Wien-Aspang
	Betheiligten Verwaltungen			Betheiligten Verwaltungen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Koblenlösche	Wasserstations - Einrichtungen und eiserne Rohre	Roh bossirte Blöcke aus Laaser Marmor	Getreide und Malz	Kohle, mineralische
für die Transportstrecke: von	Pragerhof	Wien-Matzleinsdorf	Meran	Wien St.E.G. transito Wien S.B. transito Wien K.F.N.B. transito Wien Oe.N.W.B. transito	St. Egyden
für die Transportstrecke: nach	Kranichsfeld	Littai und Videm-Gurkfeld	Bozen-Gries	Wien E.W.A. loco	Pitten
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch Parteiorgane	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per verwendeten Wagen. Sendungen müssen für die Unter-Krainer Bahn bestimmt sein. Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Bei Auflieferung von mindestens 150 Tonnen in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Transporte müssen über jene Bahnen befördert werden, von deren Wiener Bahnhöfen dieselben auf die Wiener Verbindungsbahn, bezw. k. k. Donau-Uferbahn eintreten	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ansladen durch die Partei innerhalb acht Tagesstunden
und gültig in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1894	Bis 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Local-Gütertarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. der Wiener Verbindungsbahn und der k. k. Donau-Uferbahn	Localtarife der betheiligten Bahnen
Frachtsatz per 100 kg	12 Heller	174 Heller	30 kr.	6·0 kr.	12 kr.
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8 Heller	152 Heller	20 kr.	4·0 kr.	7·0 kr.
	4 Heller	22 Heller	10 kr.	2·0 kr.	5·0 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Kartirung	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1895 in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			Für eventuell zur Ausnützung der Tragfähigkeit zugeladene Marmorwaaren etc. wird der für diese Artikel jeweilig entfallende Frachtsatz zur Einhebung gebracht werden	Für die in Wien E.W.A. zum Bezuge gelangenden Transporte wird ausser dem obigen Frachtsatze noch eine Manipulationsgebühr von 2 kr. per 100 kg eingehoben. Die via Wien Oe.N.W.B. transito einlangenden Transporte sind ausschliesslich via k. k. Donau-Uferbahn zu leiten	

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg

Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg

Fortlaufende Nr.		250	251	252
Die Publication erfolgt	von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
	und im Namen der	K.F.N.B.		Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke	für Artikel	Cement	Maschinentheile	Zucker der Classe II
		Sand	Maschinen	
		Cement und Kalk	Maschinentheile	
		Mauerziegel	Maschinentheile	
		Glas (Pos. G 14 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893)	Maschinentheile	
		Dampfkessel	Maschinentheile	
		Eisenwaren der Cl. A	Eisenwaren der Cl. B	
		Maschinentheile	Eisenwaren der Cl. B	
	von	Prag St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Žleb und Wrdy-Bučic
		Borohradek	Bodenbach transit	Česlan Slatinan
		Prag (Hrabovka) transit		Česlan Slatinan
		Halbstadt		Česlan Slatinan
		Bubna St.E.G.		Česlan Slatinan
		Prag St.E.G. Lieben St.E.G.		Česlan Slatinan
		Brünn St.E.G. und Schimitz		Česlan Slatinan
	nach	Böhm.-Trübau	Böhm.-Trübau	Pilsen B.W.B. Taus B.W.B. Furth i/W. B.W.B.
		Böhm.-Trübau	Böhm.-Trübau	Furth i/W. B.W.B.
		Böhm.-Trübau	Böhm.-Trübau	Taus B.W.B.
		Böhm.-Trübau	Böhm.-Trübau	Pilsen B.W.B.
	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Waren	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Hamburg kommen und in Bodenbach zur Umkartirung gelangen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
		Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		
		Bis zu 6·3 m Länge und darüber, wenn zu deren Beförderung nur ein Wagen benöthigt wird		
		Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		
		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		
		Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen		
	und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz per 100 kg		kr. 40·9	150·2 kr.	Besteben keine directen Sätze
		14·6		
		41·9		
		31·3		
		60·4		
		60·0		
		59·4 58·1		
		39·4		
		93·0		
		79·6		
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	kr. 29·0	107 Markpfennige	107·5 91·5 104·0 84·5
		10·0		104·0 88·0 81·0 77·0
		22·2		
		43·0		
		43·0		
		41·6 40·7		
		27·6		
		65·0		
		56·0		
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	kr. 11·9	107 Markpfennige	
		4·6		
		11·9		
		9·1		
		17·4		
		17·0		
		17·8 17·4		
		11·8		
		28·0		
		23·6		
Art der Durchführung		Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1894, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die auf den Namen der contrahirenden Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche vom Stationschef in Böhm.-Trübau die Bestätigung enthalten müssen, dass die bezüglichen Maschinen und Maschinentheile zur Einrichtung der dortigen Weberei oder Spinnfabrik verwendet wurden. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende October 1894 vorzulegen	
Besondere Bemerkungen		Auf den Original-Frachtbriefen muss seitens der Station Böhm.-Trübau bestätigt werden, dass die betreffenden Sendungen zur Neuanlage einer mechanischen Weberei der Firma Hermann Pollak's Söhne in Böhm.-Trübau bestimmt waren und dem oberwähnten Zwecke thatsächlich auch zugeführt wurden. — Das Auf- und Abladen dieser Sendungen hat der Absender, resp. der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
253	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Dreiachsige leere Tender, auf eigenen Rädern laufend	Station Prag (Smichow) B.E.B.	Komotau (B.E.B.)	**1. Anlieferung von mindestens 4 Tendern.** 2. Aufgabe als Frachtgut. 3. Erfüllung der für diese Transporte allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträge I bis V	39·8 kr. ö. W.	ö. W. fl. 3·60 pro Tender	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens 31. Jänner 1895 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
254	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter und Schottersteine	Czernotin-Keltsch	Jablunka	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wsetin bestimmt sein. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	17·7 Kreuzer	9	8·7				
					Rouschtka				15·7	9	6·7				
					Wsetin				20·5	9	11·5				
255	**Oesterr. Nordwestbahn**		Schotter und Steine des Sp.-T. 3	Altpaka	Jitschin	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	13·3 kr.	9·4 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für die Libauer Bezirksverfrachtung bestimmt und an dieselbe adressirt sein
256	**B.N.B.**		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche zum Neubau einer Baumwollspinnerei in Böhm.-Kamnitz bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende April 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Böhm.-Kamnitz zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Berichtigungen. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

1. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 19. December 1893 sub Post 2589 enthaltenen Frachtsätze sollen richtig lauten: bei Reichenberg **257 kr.**, bei Reichenau i/B. **244 kr.** und bei Friedland i/B. **278 kr.** pro 100 kg.
2. Im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893, sub Post 3011, ist der in der Relation Krakau transit—Hliboka angegebene Nachlass vom bestehenden Frachtsatze von 279 kr. in **379 kr.** zu berichtigen.
3. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893, sub Post 3012, für Eilgutsendungen von Krakau transit nach galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen angeführten Frachtsätze finden auch auf Sendungen in **umgekehrter Verkehrsrichtung** Anwendung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 25. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. Jänner 1894, Z. 2524, an die Handels- und Gewerbekammer in Wien, betreffend die auf Abänderungen des Betriebs-Reglements abzielenden Wünsche der Eisenbahn-Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf den h. a. Erlass vom 5. Jänner d. J., Z. 265 (H.-M.-V.-Bl. Nr. 6 ex 1894, Seite 128), beehrt sich das Handelsministerium, in der Anlage der geehrten Kammer 15 Exemplare eines Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anher erstatteten Berichtes vom 8. Jänner d. J., Z. 6/D.-C., zu übermitteln, mit welchem Seitens der Bahnverwaltungen Anträge für die Vernehmung über das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement zur Anmeldung gelangen.

Wien, am 19. Jänner 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Eisenbahn-Directoren-Conferenz.

Nr. 6 ex 1894
D.-C.

Hohes k. k. Handelsministerium!

Mit dem an den Verwaltungsrath der k. k. privilegirten Südbahn-Gesellschaft als damals vorsitzenden Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz gerichteten hohen Erlass vom 27. November v. J., Nr. 62.542, betreffend die Einberufung einer Enquête behufs Ueberprüfung der zum internen Betriebsreglement erlassenen Zusatzbestimmungen, dann des internen Betriebsreglements selbst, soweit sich einzelne Punkte desselben als eine Abweichung oder Ergänzung des Berner internationalen Uebereinkommens darstellen, ist den Eisenbahnverwaltungen anheimgegeben worden, auch ihrerseits Anträge für diese Enquête zur Erörterung zu stellen.

Zufolge Beschlusses der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 28. December v. J. unterzieht sich die ergebenst unterzeichnete Verwaltung als derzeit geschäftsführende Verwaltung der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenzen der Aufgabe, eine Reihe solcher Anträge im Nachstehenden Namens der in dieser Conferenz vertretenen österreichischen, gemeinsamen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen anzumelden.

Es sei gestattet, diesen Anträgen hier einige allgemeine Bemerkungen vorauszuschicken, um den vielen Klagen der Handelswelt über die neuen transportrechtlichen Bestimmungen auch einmal einen Hinweis auf diejenigen zahlreichen und gewichtigen Erschwernisse gegenüberzustellen, welche durch diese Bestimmungen für die Eisenbahnen geschaffen worden sind.

Ein unbefangenes gegenseitiges Abwägen der nach Ansicht der Handelswelt den Eisenbahnen durch die neuen Bestimmungen zugewendeten Vortheile und der gedachten thatsächlichen Erschwernisse kann gewiss nur zur Erkenntniss führen, dass die Abweichungen des neuen von dem früheren Rechte im grossen Ganzen sehr zu Ungunsten der Eisenbahnen gestaltet sind.

Als die wesentlichsten Erschwernisse für die Eisenbahnen sind die folgenden hervorzuheben:

Bezüglich der Personenbeförderung.

1. Während im alten Betriebs-Reglement die untentgeltliche Beförderung auf Kinder, welche noch getragen werden müssen, beschränkt war, wurde dieselbe im neuen Betriebs-Reglement auf Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre für den Fall ausgedehnt, wenn für sie ein besonderer Platz nicht beansprucht wird.

2. Der Reisende, welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugsführer meldet, dass er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hatte nach dem alten Reglement ohne Rücksicht auf die Länge der zurückzulegenden Strecke einen um 50 kr. erhöhten Fahrpreis zu zahlen, während nach dem neuen Reglement in diesem Falle ein Maximalzuschlag von 50 kr., keineswegs jedoch mehr als der doppelte Fahrpreis zu bezahlen ist.

3. Durch das neue Betriebs-Reglement ist dem Reisenden bei gänzlichem oder theilweisem Ausfall einer Fahrt das Recht eingeräumt worden, die Beförderung mit dem nächsten auf der gleichen oder auf einer um höchstens ein Viertheil weiteren Strecke derselben Bahnen nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, sofern dies ohne Ueberlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist, und der Zug auf der betreffenden Station fahrplanmässig anhält.

Bezüglich der Beförderung von Reisegepäck.

4. Die für Reisegepäck nach dem alten Betriebs-Reglement mangels einer Werth-Declaration bestandene Beschränkung rücksichtlich der Entschädigungsberechnung auf den Normalsatz von höchstens sechs Gulden per Kilogramm wurde durch die Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements aufgehoben und haftet nunmehr die Eisenbahn in jedem Falle bis zum Handels- beziehungsweise gemeinen Werthe des Gepäcksstückes.

Bezüglich Beförderung von Gütern.

5. Nach den Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements kann die Eisenbahn für unrichtige Gewichtsangaben im Frachtbriefe, sofern keine Ueberlastung eines Wagens constatirt wird, eine Conventionalstrafe nicht mehr einheben.

6. Nach den Bestimmungen des alten Betriebs-Reglements oblag der Eisenbahn bei Vermittlung der zoll- oder steuerämtlichen Behandlung der Güter keine besondere Verantwortlichkeit, wogegen sie nach den Normen des neuen Reglements diesbezüglich wie ein Spediteur haftet.

7. In die für angekommene Güter festgesetzten Abnahmefristen waren nach dem alten Betriebs-Reglement nur zwischenfallende Sonn- und Festtage nicht einzurechnen, während nach dem neuen Reglement Sonn- und Festtage überhaupt in diese Fristen nicht eingerechnet werden dürfen.

8. Nach den Bestimmungen des alten Betriebs-Reglements war es den Eisenbahnen vorbehalten, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde für einzelne Artikel höhere Calo-Percentsätze als 2 pCt. festzustellen. Diese Bestimmung ist im neuen Reglement nicht mehr enthalten.

9. Die Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements über die Höhe des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung des Gutes sind für die Eisenbahnen wesentlich ungünstiger als die diesbezüglichen früheren Normen.

Während nach dem alten Betriebs-Reglement zum Zwecke der Entschädigungsberechnung in Verlust- und Beschädigungsfällen der Werth des Gutes mangels einer höheren Werthdeclaration mit höchstens 30 fl. Silber per 50 Kilogramm anzunehmen war, ist nach dem neuen Reglement die Entschädigungsberechnung unter Zugrundelegung des gemeinen Handels- beziehungsweise des gemeinen Werthes vorzunehmen.

Ferner bildete nach dem alten Reglement der Handels-, beziehungsweise der gemeine Werth auch in dem Falle einer höheren Werthdeclaration die Maximal-Grenze der bahnseits zu leistenden Entschädigung, während nach den Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements bei Declaration des Interesses an der Lieferung ausser dem Werthe auch noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des declarirten Betrages beansprucht werden kann.

10. Auch die Bestimmungen über den Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferfrist sind nach dem neuen Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen wesentlich ungünstiger, als nach dem alten.

Zurückkommend nun auf die zur Verhandlung in der Enquête anzumeldenden eigentlichen Anträge, beehrt sich die ergebenst unterzeichnete Verwaltung als derzeit Geschäftsführende der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenzen dieselben geschieden in zwei Gruppen vorzutragen, deren eine Anträge auf materielle Aenderungen und Ergänzungen des Betriebs-Reglements, die andere Verbesserungs-Anträge rein formeller Natur umfasst.

A.

Anträge auf materielle Aenderungen und Ergänzungen des Betriebs-Reglements.

I. Personenbeförderung.

Zu § 21 al. 2.

Nachdem es öfter vorkommt, dass Reisende im Falle des vorletzten Satzes dieses alinea behufs Herabminderung des zu zählenden Zuschlages eine zunächst gelegene Station als Reiseziel angeben, sodann aber die Reise über die angegebene Station hinaus fortsetzen, wird die Aufnahme einer Bestimmung in das Reglement beantragt, dahin gehend, dass in einem solchen Falle der Reisende zu dem in Gemässheit des cit. alinea geleisteten Zuschlag noch den Unterschied zwischen dem gezahlten und dem auf Grund des Fahrpreises von der ursprünglichen Einsteige- bis zur schliesslichen Bestimmungsstation zu berechnenden Zuschlag nachzuzahlen habe.

II. Beförderung von Reisegepäck.

Zu § 31.

§ 31 bietet den Eisenbahnen keinen genügenden Schutz gegenüber Ansprüchen, welche an sie im Falle einer Beschädigung von mangelhaft verpacktem Reisegepäck gestellt werden können.

Es wird daher der Wunsch ausgesprochen, dass es den Eisenbahnen gestattet werde, auch bei Reisegepäck eventuell die Erklärung wegen mangelhafter Verpackung nach Analogie des § 58 zu verlangen.

Zu § 34 al. 5.

Während gemäss § 30 al. 4 des Betriebs-Reglements Geld, Kostbarkeiten und ähnliche hochwerthige Gegenstände von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen oder an deren Zulassung zur Beförderung Vorbehalte geknüpft werden können, ist die Mitführung solcher Gegenstände als Handgepäck besonderen Beschränkungen nicht unterworfen, wiewohl die Eisenbahnen in die Lage kommen können, auch für Handgepäck zu haften.

Behufs angemessener Milderung dieser allfälligen Haftung, ferner zur Klarstellung dessen, dass die Eisenbahn keine Haftung für etwa von den Reisenden mitgeführte Gegenstände trifft, welche von der Beförderung als Handgepäck ausgeschlossen sind, wird die Aufnahme einer Bestimmung in das Reglement beantragt, wonach jede Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung von Handgepäck dann ausgeschlossen sein soll, wenn es sich um Gegenstände handelt, welche unter den § 50 des Betriebs-Reglements fallen.

III. Beförderung von Gütern.

Zu §§ 44 und 56.

Die Eisenbahnen bedürfen eines Schutzes durch eine reglementarische Bestimmung gegen jene Schäden, welche für sie durch die Manipulation bei der Auf- und Abgabe, sowie während des Transportes von Thieren oder anderer durch die Partei auf- und abzuladender Güter entstehen, und wird daher die Aufnahme einer derartigen Bestimmung in das Reglement beantragt.

Zu § 51 al. 2.

Es wäre in das Reglement eine Bestimmung aufzunehmen, welche von den Parteien in die Frachtbriefe eingetragene unzulässige Erklärungen für nichtig erklärt.

Zu § 53.

Die im Absatze 6 enthaltene Bestimmung, wonach die Absender die von ihnen zu beladenden Wagen auch über das Ladegewicht bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen können, soferne eine Belastung über das Ladegewicht nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewichte auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, wird von den Parteien so aufgefasst, als ob sie berechtigt wären, bis zur Tragfähigkeit zu beladen. Nachdem jedoch besondere „Bestimmungen“ der Eisenbahnen, wie sie vorstehend vorausgesetzt sind, in Betreff der Zulassung der Beladung über das Ladegewicht nicht bestehen und anderseits die meisten Güter während des Transportes wesentlich an Gewicht zunehmen, wenn die Gewichtszunahme begünstigende Witterungseinflüsse eintreten, so entstehen, falls schon bei der Verladung in der Aufgabsstation das Ladegewicht des Wagens überschritten wurde, häufig betriebsgefährliche Wagenüberlastungen und erscheinen Massnahmen zur Hintanhaltung dieser um so dringender geboten, nachdem auf Grund erhobener Beschwerden die bisher zu dem Eingangs bezeichneten Absatze bestandene Zusatzbestimmung, dass der Absender bei Einhaltung des zulässigen Masses der Wagenbelastung auf die durch Witterungseinflüsse während des Transportes eintretende Gewichtszunahme zu achten hat, eliminirt wurde.

Mit Rücksicht auf die vorangeführten Umstände wären im Absatze 6 des § 53 die Worte: „oder, sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewichte auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit“ zu streichen, dagegen am Schlusse des Absatzes Folgendes beizufügen: „Inwieferne für einzelne Güter eine Ausnahme platzgreift, bestimmen die Tarife.“

Weiters wird beantragt, aus dem Tariftheil I die Zusatzbestimmung XIV-b) betreffend den Vorgang bei Feststellung einer mehr als 5% des Ladegewichtes betragenden Ueberlast, in entsprechender Fassung in das Reglement zu übernehmen.

Zu § 54 al. 7.

Es wäre den Parteien auch bei Wagenladungen freizustellen, als Empfangsbestätigung einen Aufnahmeschein zu verlangen; ferner wäre der Aufnahmeschein seiner rechtlichen Bedeutung nach der Empfangsbescheinigung mittelst Quittungsbuches gleichzustellen, also zu bestimmen, dass derselbe die rechtliche Bedeutung des Duplicatfrachtbriefes nicht habe. Eine derartige Bestimmung würde sich aus dem Grunde empfehlen, weil sich aus dem jetzigen Zustande Unzukömmlichkeiten bei Dispositions-Ertheilungen, bei Bezugshindernissen etc. ergeben.

Zu § 56. al. 3 und 6 und § 69 al. 2.

Es wird beantragt, den Eisenbahnen die Bekanntmachung der Dienststunden, sowie der Lade- und Entladefristen in einem Localblatte zu erlassen, da die Nützlichkeit einer solchen Bekanntmachung zu bezweifeln ist. Ferner wäre die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Bekanntmachung der Ladefristen mittels Anschlages, analog der im § 69 al. 2 enthaltenen Bestimmung, auf den Fall zu beschränken, dass diese Fristen für die einzelnen Stationen desselben Bahngebietes verschieden festgesetzt sind.

Zu § 63.

Die Eisenbahnen erblicken darin, dass alle für sie ungünstigen Bestimmungen aus dem internationalen Uebereinkommen in das interne Reglement übernommen wurden, hingegen bei Regelung der Lieferfristen an den

gegenüber dem internationalen Uebereinkommen ungünstigeren Bestimmungen des Reglements festgehalten worden ist, eine umso auffälligere Härte, als es eine durch die Erfahrung bestätigte Thatsache ist, dass mit den betreffenden kürzeren Lieferfristen in vielen Fällen das Auslangen nicht gefunden werden kann.

Es wird sohin die Bitte gestellt, auch für den internen Verkehr die Lieferfristen auf das Ausmass des internationalen Uebereinkommens zu erhöhen oder wenigstens bei der Bewilligung von Zuschlagsfristen den bahnseitigen Interessen ein weitergehendes Entgegenkommen zuzuwenden.

Zu § 68 al. 2.

Nach den Bestimmungen dieses Paragraphen könnte, wenn Eilgut zwar innerhalb der reglementarischen Lieferfrist, nicht aber innerhalb der in al. 2 festgesetzten Fristen avisirt, bezw. zugeführt wurde, die Eisenbahn trotz Einhaltung der Lieferfrist civilrechtlich belangt werden.

Ein solche Verschärfung der bahnseitigen Haftung kann wohl kaum beabsichtigt gewesen sein, weshalb beantragt wird, im Reglement zum Ausdrucke zu bringen, dass die Eisenbahn, soferne sie ihrer Verpflichtung zur Avisirung, beziehungsweise Zuführung nur überhaupt innerhalb der reglementarischen Lieferfrist Genüge geleistet, von jeder bezüglichen weiteren Haftung frei sein solle.

Zu § 70 al. 3.

Diese alinea, betreffend die Verkaufsbefugniss der Eisenbahn, sieht für den Fall nicht vor, dass der Frachtbrief zwar ausgelöst, das Gut aber noch nicht vom Lager gekommen ist.

Es empfiehlt sich deshalb die Aufnahme einer Bestimmung, durch welche der Bahn das Recht eingeräumt wird, ein unbezogenes Gut auch in einem solchen Falle ohne Förmlichkeit zu veräussern.

B.
Verbesserungs-Anträge.

Zu § 15.

Es würde sich ein Zusatz empfehlen, wornach es den Bahnen überlassen bleiben soll, je nach den Stationsverhältnissen das Rauchen in den Wartesälen zu untersagen.

Zu § 21 al. 1.

Es wäre am Schlusse dieses alinea der Zusatz aufzunehmen: „und bei Beendigung der Fahrt abzugeben", nachdem das Fehlen einer solchen Bestimmung den offenbar nicht beabsichtigten Schluss zulassen könnte, dass die Bahnen bei Beendigung der Fahrt die Fahrkarte abzunehmen nicht berechtigt seien.

Zu § 36 al. 1 b.

Die Verpflichtung zur Zahlung reglementarischer Entschädigung für Versäumung der Lieferzeit bei Reisegepäck kann nur für jene Zeit bestehen, innerhalb welcher das Gepäckstück noch nicht als im Sinne des § 35 in Verlust gerathen zu betrachten ist. Es wäre, um dies klar zu stellen, in der 2. Zeile der lit. b nach „Versäumung" einzuschalten: „und zwar bis dahin, wo das Gut als in Verlust gerathen zu betrachten ist."

Zu § 46 al. 1.

Nachdem der im 2. Satze dieses alinea vorkommende Begriff „geeigneter Raum" unklar ist, wird folgende Fassung dieses Satzes vorgeschlagen: „Die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung hängt davon ab, ob eine entsprechende Raumausnützung platzgreifen kann."

Zu § 51 al. 1.

Um der bestehenden Uebung, derzufolge die Eisenbahnen thatsächlich Güter auch ohne Frachtbriefe zum Transport übernehmen, Rechnung zu tragen, empfiehlt sich die Aufnahme einer Bestimmung in das Reglement, welche die Eisenbahnen hiezu ausdrücklich berechtigt.

Zu § 50.

Nachdem durch die im Tarif-Theile I enthaltene Zusatz-Bestimmung III gewisse Güter der Anlage B von der eilgutmässigen Beförderung thatsächlich ausgeschlossen werden, und sich die Nothwendigkeit hiezu durch die Rücksicht auf die Betriebssicherheit ergibt, empfiehlt es sich eine Bestimmung in das Reglement aufzunehmen, welche die Eisenbahn ausdrücklich zu dieser Ausschliessung berechtigt.

Zu § 51.

Frachtbriefformulare.

Es empfehlen sich folgende Aenderungen des Frachtbriefformulares:

a) Aufnahme einer Rubrik: „Angabe der anzuwendenden Tarife (für diese Angabe ist bisher keine Rubrik vorgesehen) und Routenvorschrift".
b) Der Vordruck: „Unterschrift des Absenders", sollte künftig übereinstimmend mit al. 1 lit. m des Betriebs-Reglements lauten: „Unterschrift und Adresse des Absenders."
c) Die für parteiseitige Eintragungen bestimmten Geldrubriken sollen auf die rechte Frachtbriefseite übertragen werden.
d) Die Rubrik: „wird Duplicat (Aufnahmeschein) beantragt", wäre durch den Vordruck: „Quittungsbuch" nach dem Worte „Aufnahmeschein" zu ergänzen.

Zu § 52.

Es wäre ausser den in al. 5 erwähnten Vermerken noch der im Geschäftsverkehr übliche Vermerk zuzulassen: „Im Auftrage des N. N."

Zu § 53 al. 4.

Nachdem es vorgekommen ist, dass bei Wagenladungsgütern, deren Abwage auf der Strassenbrückenwage erfolgte, eine neuerliche Gewichtsermittlung auch nach bereits erfolgter Verladung seitens der Absender gefordert wurde, und es nach dem gegenwärtigen Wortlaute zweifelhaft scheinen könnte, ob die Bahnen in einem solchen Falle das Recht zur Anrechnung des Waggeldes haben, wären im alinea 4 dieses Paragraphen die Worte: „vor der Verladung der Güter" zu streichen, dagegen wäre, da bei Stückgütern die nochmalige Abwage nach der Verladung mit grossen Schwierigkeiten verbunden wäre, ein Zusatz aufzunehmen des Inhaltes, dass die Bahn bei Stückgütern nur dann verpflichtet sei, dem Verlangen nach Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes stattzugeben, wenn dasselbe vor der Verladung gestellt wird.

§ 56 al. 1 und 7.

Nach den Bestimmungen des Absatzes 1 ist die Eisenbahn, wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanständung erfolgt, nur zur Anrechnung des Lagergeldes berechtigt.

Nachdem bei Wagenladungsgütern in dem bezeichneten Falle die betreffenden Wagen verzögert werden und demnach die Einhebung des Wagenstandgeldes berechtigt erscheint, wäre im vorletzten Satze des al. 1 nach den Worten: „wenn Güter", einzuschalten: „welche von der Eisenbahn zu verladen sind", und in al. 7 nach dem ersten Satze anzufügen: „dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter, welche von dem Absender zu verladen sind, mit unrichtigem oder unvollständigem Frachtbriefe aufgeliefert werden, und die Berichtigung nicht innerhalb der festgesetzten Ladefrist erfolgt.

Ferner wäre im letzten Satze des al. 7 nach „Wagenstandgeld" einzuschalten: „für eine Tagesversäumniss", da nach dem gegenwärtigen Wortlaut die Höhe der Entschädigung nicht bestimmt ist.

§ 63.

Es würde sich empfehlen, die Festtage einzeln zu bezeichnen, welche bei Berechnung der Lieferfristen und auch sonst (§ 68, 69 u. s. w.) bei Abwicklung des Frachtgeschäftes hemmend wirken.

Ferner wäre in al. 8 nach dem Worte „Werktag" anzufügen: „um Mitternacht", da nach dem bisherigen Wortlaut der Zeitpunkt des Ablaufes der Lieferfrist nach diesem Alinea zweifelhaft ist.

§ 69.

Nach den Bestimmungen des Absatzes 5 könnte bei Ueberschreitung der Abnahmefristen entweder Lagergeld o d e r Standgeld eingehoben werden.

Nachdem es aber vorkommt, dass bei längerer Stehzeit eines Wagens die Eisenbahn die Abladung des Gutes, welche laut den Tarifbestimmungen der Partei obliegt, selbst ausführt und diesfalls sowohl Standgeld, a l s a u c h Lagergeld zur Aufrechnung gelangt, wäre im al. 5 statt „Lagergeld o d e r Wagenstandgeld" zu setzen: „Lagergeld, b e z i e h u n g s w e i s e Wagenstandgeld."

In al. 7 wären die Worte „und wenn diese Massregel nicht ausreichen sollte" zu streichen und statt dessen zu setzen: „sowie auch", da der jetzige Wortlaut die Deutung zulässt, als ob die Eisenbahn erst nach Erhöhung der Lager- und Wagenstandgelder zu einer Abkürzung der Ladefristen und Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit schreiten könnte.

Zu § 77.

Aus den Bestimmungen des P. 3 im al. 1 könnte abgeleitet werden, dass die Haftung der Eisenbahn nur in dem Falle beschränkt wäre, wenn sowohl das Auf-, a l s a u c h das Abladen durch die Partei erfolgt.

Um einer solchen Auslegung vorzubeugen, wäre statt „Auf- u n d Abladen" zu setzen: „Auf- o d e r Abladen."

W i e n, am 8. Jänner 1894.

Die derzeit geschäftsführende Verwaltung der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenzen:

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Graf Boos-Waldeck. *ppr. Jeitteles.*

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit gemischtem Betriebsysteme von Scorcola auf das Plateau von Opčina.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Eugen G e i r i n g e r, bchördlich autorisirten Civilingenieur in Triest, im Vereine mit dem Oberingenieur Friedrich S e l i g m a n n in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine L o c a l b a h n mit gemischtem Betriebsysteme von S c o r c o l a auf das Plateau von O p č i n a als Fortsetzungslinie der projectirten Drahtseilbahn von T r i e s t nach S c o r c o l a im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

W i e n, am 11. Jänner 1894. Z. 67.353 ex 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wsetin der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath und mähr.-schles. Landesadvocaten in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wsetin der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Jänner 1894. Z. 68.421 ex 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Graz über Maria-Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz und für eine Drahtseil- eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schöckls.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Federico Keszler in Graz im Vereine mit dem Schriftsteller Carl Deistler daselbst die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn von Graz über Maria-Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz und für eine Drahtseil- eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schöckls im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Jänner 1894. Z. 68.298 ex 1893.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn ein Reisender entgegen der Vorschrift des Eisenbahn-Betriebsreglements und der im Coupé angebrachten Warnung seine Hand aus dem Coupéfenster des fahrenden Zuges hinausstreckt und dadurch eine Verletzung an derselben erleidet, so hat die Eisenbahn-Unternehmung hiefür gemäss § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht zu haften, da diese Beschädigung lediglich die Folge des eigenen Verschuldens des Verletzten ist.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 3. Mai 1893, Z. 4773).

Carl Sch., welcher sich in einem Coupé des nach B. verkehrenden Eilzuges befand, erlitt an der aus dem Coupéfenster gestreckten linken Hand eine Verletzung durch einen Stoss in dem Augenblicke, als ein Omnibuszug mit dem Eilzuge kreuzte.

Sch. klagte gegen die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Schadenersatz.

Das k. k. Landes- als Handelsgericht Brünn gab mit Urtheil vom 20. December 1892, Z. 21.222, dem Klagebegehren theilweise Folge. In den Gründen wird im Wesentlichen ausgeführt, dass der Bahngesellschaft der Beweis des ausschliesslichen Verschuldens des Verletzten nicht gelungen sei. Nach den eigenen Angaben der geklagten Gesellschaft betrug der Zwischenraum der sich kreuzenden Züge über 40 cm; Kläger hätte also die Hand mindestens ebensoweit herausstrecken müssen, wenn angenommen werden sollte, dass er, wie die geklagte Gesellschaft meint, aus eigener Unvorsichtigkeit mit der Locomotive des den Eilzug begegnenden Omnibuszuges in Berührung gekommen wäre. Jedoch könne Kläger doch nicht von jedem Verschulden freigesprochen werden, so dass die theilweise Abweisung seines Schadenersatzbegehrens begründet sei.

Das k. k. mährisch-schlesische Ober-Landesgericht behob mit Erkenntniss vom 8. Februar 1893, Z. 687.848, das erstrichterliche Urtheil und wies den Kläger gänzlich ab. In den Gründen heisst es unter Anderem:

Der Vorfall, auf den die vorliegende Klage sich stützt, ist allerdings als eine Ereignung im Verkehre der geklagten Eisenbahn-Unternehmung zu betrachten und daher unter die Norm des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, einzureihen, weil, wie auch aus den Materialien dieses Gesetzes, welche nach § 6 a. b. G.-B. für die logische Auslegung desselben von wesentlichem Einflusse sind, ganz bestimmt zu ersehen ist, unter dem Ausdrucke „Ereignung im Verkehre“ jeder während des Verkehres eingetretene, mit demselben zusammenhängende Vorfall zu verstehen ist, als ein solcher Vorfall aber auch der in der Klage berührte, der sich während der Kreuzung zweier Eisenbahnzüge und aus Anlass der Kreuzung ereignete, bezeichnet werden muss.

Nach der von den beiden Processtheilen gegebenen Darstellung des Vorfalles kann von einer vis major oder der Handlung eines Dritten im Sinne des § 2 des citirten Gesetzes keine Rede sein und kann die geklagte Eisenbahn-Unternehmung von der Ersatzleistung sich nur dann befreien, wenn sie beweist, dass die dem Kläger widerfahrene Beschädigung durch dessen alleiniges Verschulden herbeigeführt worden sei.

In dieser Beziehung ist zunächst ins Auge zu fassen, dass schon nach § 19 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements vom 10. Juni 1874, welches zur Zeit des Vorfalles Geltung hatte, während der Fahrt keiner der Reisenden sich seitwärts aus dem Wagen biegen darf, dass der Kläger nach § 2 a. b. G.-B. sich mit der Unkenntniss dieser gehörig kundgemachten Vorschrift nicht entschuldigen kann, dass jedoch überdies mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 6. Mai 1888, Z. 43.221, Vrdgs.-Bl. Nr. 59, wegen des grösseren Vorsprunges der Intercommunicationswagen über die Bahngeleise und des dadurch herbeigeführten geringen Zwischenraumes zwischen sich kreuzenden Zügen im Interesse der Sicherheit der Reisenden die besondere Vorsorge getroffen wurde, dass die Fenster der erwähnten Waggons mit Schutzstangen zu versehen sind, welche das Hinausbeugen des Oberkörpers aus dem Waggon verhindern, und dass in der Nähe der Fenster solcher Waggons in möglichst auffälliger Form noch die Warnung „nicht hinausbeugen“ anzubringen ist, endlich dass nach der Aussage mehrerer Zeugen der Waggon, in dem der Kläger zur Zeit der ihm zugestossenen Beschädigung fuhr, ein sog. Intercommunicationswagen und mit den erwähnten Schutzvorrichtungen und der Warnung „hinauslehnen und hinausbeugen ist gefährlich“ versehen war.

Nach der eigenen Darstellung des Klägers hat dieser

die Hand an der Seite des Zuges, wo sich das zweite Geleise befand, ohne jeden Grund und blos deshalb zum Fenster hinausgesteckt, um den Mitreisenden eine bestimmte Stelle in der Gegend zu zeigen.

Wird nun erwogen, dass darin, dass der Kläger trotz aller gegentheiligen Vorschriften und Warnungen seine Hand zum Coupéfenster hinausstreckte, insbesondere bei Bedachtnahme auf § 1297 a. b. G.-B. zweifellos ein Verschulden desselben erblickt werden muss, dass nach der offenbaren Tendenz des cit. Gesetzes die Haftung der Eisenbahn-Unternehmung für ihre Leute im Sinne des § 1 des cit. Gesetzes sich auf solche Handlungen oder Unterlassungen derselben beschränkt, welche eine „Ereignung im Verkehre" verursachten, dass jedoch nach Zeugenaussagen es geradezu ausgeschlossen erscheint, dass die Beschädigung des Klägers irgend einem culposen Benehmen der Bahnbediensteten oder auch nur einem einfachen mit dem Verkehre im Zusammenhange stehenden Zufalle zuzuschreiben sei, dass der geklagten Gesellschaft eine Haftung für die Verwendung der Intercommuncationswagen auf den den gesetzlichen Vorschriften entsprechend angebrachten Geleisen nicht auferlegt werden kann, dann muss als sichergestellt angesehen werden, dass die Verletzung des Klägers nicht blos durch ein Mitverschulden (§ 1304 a. b. G.-B.), sondern durch ein alleiniges Verschulden desselben (§ 2 des cit. Gesetzes) herbeigeführt worden sei.

Der k. k. Oberste Gerichtshof bestätigte mit Entscheidung vom 3. Mai 1893, Z. 4773, das Erkenntniss der zweiten Instanz. Die Begründung schliesst sich den Gründen des Ober-Landesgerichtes an und wird noch hinzugefügt: Eine Verantwortlichkeit der geklagten Gesellschaft für die Folgen der im hohen Grade unvorsichtigen Handlungsweise des Klägers kann umsoweniger platzgreifen, als selbst dann, wenn angenommen würde (obwohl für diese Annahme jeder Anhaltspunkt fehlt), dass der Heizer des Omnibuszuges mit dem Schüreisen unvorsichtig hantirt und hiebei mit der Stange die herausgestreckte Hand des Klägers getroffen und beschädigt hätte, eine Beschädigung der Hand des Klägers nicht hätte herbeigeführt werden können, wenn der Kläger diese seine Hand nicht aus dem Waggonfenster herausgestreckt hätte.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Errichtung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutschbrod hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für die Anlage einer Haltestelle in km 220·5/6 in Friedenau für den 25. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutschbrod betraut. [G.-I.-Z. 1132.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellungen am Bahnhofe in Wien.) Im Materialmagazin am Südbahnhofe in Wien gelangen diverse Versicherungsarbeiten gegen Feuersgefahr zur Ausführung.
[25. December 1893, Z. 68.287.]

— (Herstellung eines Privatgebäudes in Matzleinsdorf.) In der Station Matzleinsdorf wird für Zwecke des Georg Karall in Wien ein ebenerdiges Gebäude für die Unterbringung eines Stalles und einer Wächterwohnung hergestellt.
[2. Jänner, Z. 69.301.]

— (Geleiseverlängerung in Liesing.) In der Station Liesing wird behufs Schaffung eines Wagenaufstellungsplatzes das Stockgeleise Nr. 4 um 200 m verlängert.
[13. December 1893, Z. 61.729.]

— (Herstellung eines Uebergangssteges.) Das Project für einen von der Gemeinde Rohrbach a/St. behufs Verbindung der Ortschaften Mitter- und Unter-Ternitz in km 66·587 herzustellenden Uebergangssteg über den Bahnkörper mit einer Lichtweite von 14·0 m, einer lichten Höhe von 4·17 m am Kämpfer, 5·97 m am Gewölbescheitel und mit einer Breite von 1·40 m wurde nach erfolgter Richtigstellung zur Ausführung genehmigt. [31. December 1893, Z. 69.083.]

— (Umgestaltung eines Zugschrankens beim Wächterhause Nr. 424.) Der Zugschranken beim Wächterhause Nr. 424 in der Gemeinde Koschagg wird umgestaltet.
[29. November 1893, Z. 59.169.]

— (Herstellung eines Fussweges nächst Wildon.) Bei dem Signalhause Nr. 369 nächst Wildon in km 233·25 der Linie Wien—Triest wird ein Feldwegübergang hergestellt.
[13. December 1893, Z. 62.026.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Weichen- und Signal-Sicherungsanlage in der Station Settenz.) Zur Sicherung des Verkehrs in der Station Settenz ist nunmehr ausser den beiden elektrischen Distanzsignalen gegen Teplitz und gegen Ullersdorf eine von diesen Signalen unabhängige Sicherungsanlage vorhanden, welche zwei getrennte Stellwerke und den Stationsblockapparat umfasst. Das Stellwerk I besteht aus vier aufschneidbaren Weichenbebeln für drei Wechselpaare und einen einzeln zu stellenden Wechsel aus zwei Hebeln zum Stellen der Einfahrtssignale, welche vor den Einfahrtswechseln gegen Teplitz und gegen die Zweigbahn situirt sind, drei Fahrstrassenschiebern, einem fünftheiligen Blockapparat nach System Siemens und Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschlusse und zwei Schlössern zum Verschliessen des Hebels für das Einfahrtssignal gegen Teplitz und für einen in Verbindung stehenden Sperrbaum. Das Stellwerk II besteht aus drei aufschneidbaren Hebeln zum Stellen von einem Wechselpaare und von zwei einzelnen Wechseln, aus einem Hebel für das Signal gegen Ullersdorf, zwei Fahrstrassenschiebern und einem dreitheiligen Blockapparat nach System Siemens und Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschlusse. Der Blockapparat im Betriebsgebäude ist achttheilig. Bei der Einfahrt von der Teplitzer Seite befindet sich ein zweiflügeliger, bei der Einfahrt von der Zweigbahn ein einflügeliger und bei der Einfahrt von der Ullersdorfer Seite ein zweiflügeliger Semaphor. Die sämmtlichen Einfahrtssignale werden in der Stellung auf „Verbot der Fahrt" unter Block gehalten, so dass der diensthabende Verkehrsbeamte alle Dispositionen über die Ein-, Aus- und Durchfahrten einzig und allein in seiner Hand hat. Die Deblockirung dieser Signale kann der Verkehrsbeamte erst dann vornehmen, wenn die bei der bevorstehenden Fahrt zu berührenden Weichen in der richtigen Stellung durch den Fahrstrassenverschieber festgelegt worden sind. Die Aufhebung der Fahrstrassenverriegelung durch den Verkehrsbeamten ist nur möglich, wenn das betreffende Einfahrtssignal wieder in seine Normalstellung gebracht und blockirt ist. Die k. k. General-Inspection hat die Instruction über die Einrichtung und Anwendung der in der Station Settenz hergestellten Sicherungsanlage genehmigt.
[31. December 1893, G.-I.-Z. 22.002.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Untertheilung der Strecke Bielitz—Wadowice bezüglich des Bremsbruttos.) Für die Berechnung der Bremspercente in der Strecke Bielitz—Wadowice war bisher die grösste Bahnneigung von 18·5 pCt. massgebend und es musste dementsprechend bei den dort verkehrenden Personenzügen ein Bremsbrutto von 22 pCt., bei den Güterzügen ein Bremsbrutto von 19 pCt. vorhanden sein, trotzdem die grösste Bahnneigung in der Theilstrecke Bielitz—Biala mit nur 6·3 pCt. angenommen werden kann. Da nun weiters in der letztgenannten Strecke der Güterzugsverkehr wegen der in Biala befindlichen Confinirungsanstalt ein sehr reger ist und die Zugbegleiter für die zwischen Bielitz und Biala verkehrenden Güterzüge von der Station Dzieditz herbeigezogen werden müssen, so hat die k. k. General-Inspection gestattet, die Strecke Bielitz—Wadowice bezüglich der Zugsbremsung in die Theilstrecken Bielitz—Biala und Biala—Wadowice zu untertheilen, so dass bei den zwischen Bielitz und Biala verkehrenden Personenzügen ein Bremsbrutto von 9 pCt. und bei den Güterzügen ein Bremsbrutto von 8 pCt. angewendet wird, wogegen in der Theilstrecke Biala—Wadowice das bisher vorgeschriebene Bremsbrutto von 22 pCt., beziehungsweise 19 pCt. aufrecht bleibt.
[5. Jänner, G.-I.-Z. 25.405 ex 1893.]

Zusammenstellung

der im Monate December 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1080	17.089	4.371	22.540	44	208	20	272	1·2	234	51	145	1	.	.	.	3	.	13
Nordöstliche Linien	186	3.813	3.968	7.967	4	67	32	103	1·2	70	7	99	1	.	.	.	2	14	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	272	.	272	.	2	.	2	0·7	1	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	620	31	713	5	12	.	17	2·3	11	2	11	2	.	.	.	.	1	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	404	342	746	.	5	.	5	0·6	5	1	1	.	.	.	.	.	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	124	961	837	1.922	.	29	1	30	1·5	38	17	49	.	.	.	.	.	.	2
Böhmische Westbahn	62	345	186	593	.	12	.	12	2·0	10	5	2	.	.	.	.	.	.	6
Buschtěhrader Eisenbahn	63	249	1.586	1.898	5	14	12	31	1·6	24	11	16	.	.	.	.	.	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	310	744	1.054	.	13	.	13	1·2	6	1	6	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	1	.	1	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	492	4.152	3.238	7.882	49	109	10	168	2·1	155	20	72	32	.	.	.	5	.	29
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	9	.	9	2·0	6	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	465	62	527	.	4	.	4	0·7	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	341	2.984	1.901	5.226	36	68	.	104	1·9	120	14	27	.	.	.	.	.	.	21
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	505	2 534	775	3.814	43	88	3	134	3·5	123	2	93	.	2	.	1	2	.	14
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	250	41	291	.	7	.	7	2·4	6	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	778	4.507	961	6.246	27	68	12	107	1·7	101	43	52	1	3	.	.	2	1	10
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.139	341	1.480	.	25	.	25	1·6	26	11	2	1	.	.	.	.	.	5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	248	372	.	3	5	8	2·1	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	9	1.240	.	1.249	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3702	42.295	19.818	65.815	213	746	95	1044	.	939	185	598	38	5	.	1	14	16	113

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·2 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·4 „
4. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·6 „
5. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·7 „
6. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·7 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·2 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·2 „
9. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 1·2 „
10. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 1·5 „
11. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·6 pCt.
12. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 1·6 „
13. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·7 „
14. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 1·9 „
15. Böhmische Westbahn . . . . . 2·0 „
16. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 2·0 „
17. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 2·1 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 2·1 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . . 2·3 „
20. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 2·4 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 3·5 „

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 89.193, dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Aurel Münnich und Consorten für eine vom Wächterhause bei Profil 450 der Strecke Kassa (Kaschau)—Ruttka der Linie (Oderberg—)Csácza—Ruttka—Kassa der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Merény in der Station Betlér mit der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;
2. mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 89.384, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Andreas Festetich und der Bauunternehmungsfirma C. Szél für eine von der zukünftigen Station Enying der projectirten Localbahn Veszprém-Lepsény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1892, Vorconcession Post 3) abzweigende und diese
   a) entweder über die Gemarkung der Gemeinde Dégh in

der Station Sárbogárd der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und deren Flügelbahn Sárbogárd-Segzard, oder

b) über die Gemarkung der Gemeinde Szilas-Balhás in der Station Rétszilás, eventuell Simontornya (nächst Sárbogárd)

mit der Linie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;

4 Mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 89.714, dem Miskolczer Einwohner Ignaz Sugár und dem Budapester Einwohner Rudolf Lederer für eine von der Station Nyék-Ládháza der Linie Budapest — Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Heö-Keresztur, Heö-Szalonta, Heö-Popi und die Gemarkung der Gemeinde Igrici bis Mezö-Csát (Comitat Borsod) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Localbahnen. (Betriebsergebnisse im Jahre 1893.) Die von der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft erbauten und von ihr mit Locomotiven betriebenen Localbahnen, d. i. die Linien Budapest—Soroksár—Haraszti, Haraszti—Ráczkeve, Budapest—Cziukota und Budapest (Ó-Buda [Altofen]) — Szent Endre, haben im Jahre 1893 wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Der Betrieb erstreckte sich auf 70 km, wovon 43 km auf die eigenen Linien, 27 km auf die Haraszti-Ráczkeveer Vicinalbahn entfallen, welche im Betriebe der Budapester Localbahnen steht. Die provisorisch ermittelten Einnahmen aus dem Personen- und Frachtenverkehr haben fl. 275.000 ergeben, was einer Erhöhung von circa fl. 54.000 entspricht. Die Gesellschaft wird in Folge der günstigeren Gestaltung der Einnahmen in der Lage sein, pro 1893 4½ pCt. Zinsen nach den Prioritätsactien zu bezahlen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monat November 1893.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat November 1893 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.432·94 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 658 Schnellzüge, 1116 Personenzüge und 311 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2085. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,91?.917 Zug- beziehungsweise 280,878.513 Achskilometer gegen 15,394.654 Zug- und 300,756.799 Achskilometer im Vormonate und gegen 14,810.163 Zug- und 279,887.571 Achskilometer in demselben Monate des Jahres 1892. Von den Verspätungen wurden 680 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1405 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1685 im Vormonate und 1689 in demselben Monate des Jahres 1892. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 88, bezw. auf eine Million Achskilometer 5, mithin auf eine Million Zugkilometer 26 = 23% weniger als im Monate November des Jahres 1892 und 21 = 19% weniger als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 1 = 17% weniger als im Monate November des Jahres 1892 und ebenso viel im Vormonate. — In Folge der Verspätungen wurden 1264 Anschlüsse versäumt (gegen 1536 in demselben Monate des Jahres 1892 und 1404 im Vormonate.) Bei 7 Bahnen sind Zugsverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In Folge von Ueberschwemmungen sind auf 1 Bahn 13 Züge ganz und auf 1 Bahn 6 Züge streckenweise ausgefallen.

— (Umrechnung der Gulden in die Markwährung.) Für die Umrechnung aus der österr. in die deutsche Währung, bezw. umgekehrt wird ab 9. Jänner bis auf Weiteres der Curs von 1 fl. ö. W. = 163·00 Pfennige angewendet.

Preussen. (Unterbringung des Handgepäcks in Personenwagen.) Ein an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichteter Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. December 1893 macht auf die darüber erhobenen Klagen aufmerksam, dass Handgepäck in den Personenwagen zuweilen in einer die Mitreisenden belästigenden oder gefährdenden Weise untergebracht wird. Das Letztere gilt besonders von Koffern und Kisten mit scharfen Kanten und von anderen schweren Gegenständen, welche bei nicht sorgfältiger Unterbringung auf den Gepäckbrettern und in den Gepäcknetzen während der Fahrt herabstürzen und mitreisende Personen leicht gefährden können. Unter Hinweis auf die Zusatzbestimmung 1 zu § 18 der Verkehrs-Ordnung, nach welcher jeder Reisende nur auf den über oder unter seinem Sitzplatz befindlichen Raum zur Unterbringung von Handgepäck Anspruch hat, hat der Minister daher die kgl. Eisenbahn-Directionen veranlasst, die über die Mitnahme von Handgepäck in den Personenwagen bestehenden Vorschriften den Stations- und Zugbeamten in Erinnerung zu bringen und letztere anzuweisen, soweit möglich, auch darauf zu achten, dass bei Unterbringung des Handgepäcks in den Personenwagen auf die persönliche Sicherheit der Mitreisenden die erforderliche Rücksicht genommen wird.

— (Unterbrechung von Fähranstalten.) Infolge Eisganges im Rheine sind die Fähranstalten im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinische) wie folgt, für jeden Verkehr unterbrochen: Obercassel bei Bonn seit 3., Bingerbrück-Rüdesheim seit 3. und Griethausen bei Cleve seit 5. Jänner. Die Dauer der Unterbrechung ist unbestimmt.

Mecklenburg. (Verstaatlichung von Privatbahnen.) Die Landtagsbeschlüsse über die Verstaatlichung des Deutsch-Nordischen Lloyd, die Mecklenburgische Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn haben nunmehr die landesherrliche Genehmigung erhalten. Damit wurde das im Jahre 1889 begonnene Werk der Vereinigung sämmtlicher Mecklenburgischer Eisenbahnen in eine Hand und die Einführung des ausschliesslichen Staatsbahnsystems in Mecklenburg zum Abschluss gebracht.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 15. Jänner wurde für die Erweiterung des Bahnhofes Oelsnitz im Erzgebirge der Betrag von 173.000 Mark bewilligt.

— (Kohlenverkehr auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Monat December 1893.) Auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen wurden im Monate December 1893 gegen den gleichen Monat des Jahres 1892 an Kohlen befördert: 152.218 (159.977) t Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke, 96.123 (106.100) t Steinkohlen aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke, 31.815 (32.840) t Steinkohlen aus dem Dresdener Bezirke, 33.389 (34.393) t schlesische Steinkohlen, 9086 (8082) t Steinkohlen anderen Ursprunges, 367.006 (375.063) t böhmische Braunkohlen, 87.417 (84.902) t altenburgische Braunkohlen und 16.469 (13.995) t Braunkohlen anderen Ursprunges. In Summe wurden sohin 793.523 (815.352) t Kohlen überhaupt oder per Tag durchschnittlich 25.598 (26.302) t befördert.

Schweiz. (Inkrafttreten des neuen Transport-Reglements mit 1. Jänner 1894.) Den schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Verwaltungen ist ein Kreisschreiben des schweizerischen Bundesrathes zugekommen, welches bestimmt, dass das neue Transport-Reglement mit 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit zu treten habe. Von diesem Zeitpunkte an haben auch sämmtliche früher bewilligten Ausnahmen, insbesondere die Lieferfrist-Verlängerungen wegzufallen und sind die neuen Frachtbrief-Formulare ausschliesslich in Verwendung zu nehmen.

[H.-M.-Z. 2456.]

Russland. (Vorschriften für Zollbehandlung.) Gemäss der im Deutschen Handels-Archiv publicirten Zusammenstellung der aus Anlass des Zollkrieges mit Deutschland von der russischen Regierung erlassenen Vorschriften wird ein Unterschied zwischen europäischen und aussereuropäischen Waaren nicht mehr gemacht und es werden nur noch die folgenden drei Fälle unterschieden: I. Einfuhr nach Russland unmittelbar aus dem Ursprungslande, d. h. entweder aus einem Hafen des Ursprungslandes nach einem russischen Hafen ohne Aus- oder Umladung in dem Hafen eines dritten Landes, oder auf der Eisenbahn mit directem Frachtschein von einer Station des Ursprungslandes nach einer in Russland gelegenen Station, auch wenn ein dritter Staat, selbst Deutschland, passirt wird. Als Ursprungszeugnisse genügen in diesem Falle: a) die mit beglaubigter Unterschrift der Fabrikanten oder Eigenthümer gewerblicher Anlagen versehenen Facturen oder Original-Frachtbriefe, b) die von den russischen Vertretungen im Auslande, von Handelskammern, Communal-, Polizei- oder Zollbehörden des Herkunftslandes gehörig ausgestellten Zeugnisse über den Ursprung der Waaren. II. Mittelbare Einfuhr mit Durchfuhr durch ein Land, dass dem erhöhten Zolltarif nicht unterliegt, d. h. entweder a) zur See mit Umladung auf ein anderes Schiff oder

auf die Eisenbahn in dem Hafen eines anderen Landes, mit Ausnahme von Deutschland, oder b) auf der Eisenhahn ohne directen Frachtschein. In dem Falle a) dienen als Ursprungszeugnisse die unter 1. aufgeführten oder auch die in dem Umladehafen von den unter a) genannten Behörden ausgestellten Zeugnisse in Verbindung mit den in diesem Hafen ausgefertigten und auf Russland lautenden Connossementen oder Frachtscheine. Im Falle b) kann der Ursprung der Waaren nur nachgewiesen werden durch die unter 1 a genannten Urkunden in Verbindung mit einem Zeugnisse des an der Grenze gegen Russland gelegenen Zollamtes, dass die Waaren von ihrem Eintritt in das betreffende Land ab ununterbrochen unter Controle der Zollbehörden gewesen sind. Ausnahmen hievon werden nur zugelassen für solche Sendungen, die von verschiedenen Producenten herrühren. III. Mittelbare Einfuhr nach Russland mit Durchfuhr durch Deutschland. In diesem Falle kann der Ursprung der Waaren nur auf die unter II b enthaltene Art nachgewiesen werden.

Grossbritannien. (Die Bahn-Concurrenzen im Personenverkehre.) Seit der Edinburgher Concurrenz des Jahres 1888, bei welcher die von London nach Edinburgh führenden westlichen und östlichen Routen einander bekämpften, wobei die Fahrt zwischen den Hauptstädten Englands und Schottlands um eine volle Stunde gekürzt wurde, haben sich diese gegenseitigen Concurrenzen der Bahnen vielfach vermehrt, ohne in allen Fällen dem Publicum wesentliche Vortheile zu verschaffen, stets aber sehr zu Ungunsten der Betriebsergebnisse der Bahnen, deren Ausgaben aus diesem Anlasse erheblich stiegen.

Die Great Northern-Bahn in Verbindung mit der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn concurrirt mit der London und Northwestern Bahn im Verkehre nach Manchester; die besten Züge auf beiden Routen haben die gleiche Fahrzeit, obschon die Weglinie auf ersterer 203, auf der London und Northwestern Bahn nur 189 englische Meilen beträgt. Der Edinburgher Zug der Midland-Bahn braucht für eine Weglänge von 191 Meilen nur 5 Minuten länger, als die Züge der vorbezeichneten Bahnen, derselbe hat aber grössere Steigungen, als die beiden andern Routen zu überwinden.

Von den südlichen Linien ist anzuführen, dass die Züge der Brighton und South Western Bahn im Personenverkehre nach Portsmouth nur um 2 Minuten verschiedene Fahrzeiten haben, obgleich die Fahrtlänge auf der Brighton Bahn um 12 Meilen grösser ist. In ähnlicher Weise bekämpfen sich die Great Western und North Western Bahn im Verkehre nach Lemington und Shrewsbury, ferner im Verkehre nach Birmingham und Wolverhampton. Die Great Northern Bahn concurrirt mit der Great Eastern Bahn im Verkehre nach Cambridge und Sheffield und mit der Midland-Bahn im Verkehre nach Nottingham; für diese Stationen entfällt auf die Great Northern Bahn die grössere Fahrtlänge. In der Fahrt nach Nottingham trägt die kürzere Route der Midland-Bahn den Sieg davon, im Verkehre nach Sheffield ist die Fahrtdauer der Great Northern Züge trotz der Mehrlänge von 4 engl. Meilen geringer, als jene der Concurrenz-Route. In Verbindung mit diesem Kampfe der einzelnen Routen gegen einander, wovon die obig angeführten Beispiele keineswegs eine erschöpfende Darstellung geben, steht auch die fortwährende Zunahme der Schnelligkeit der Personenzüge, welche seit 20 Jahren zu verzeichnen ist. Im Vergleiche zum Jahr 1872 ist die Fahrtdauer von London nach Liverpool derzeit um eine Stunde, jene von London nach Manchester um ca. 45 Minuten kürzer geworden. Die Fahrt London—Birmingham und retour dauert gegenwärtig nicht um vieles länger, als vor 20 Jahren noch die Einzelfahrt beanspruchte. Der schottische Schnellzug, welcher um 10 Uhr Vormittags von London abgeht, gelangte im Jahre 1872 nach Edinburgh um 9 U. 10 Min., und nach Glasgow um 9 U. 30 M. Abends; gegenwärtig sind die Ankunftszeiten 6 U. 30 M., bezw. 6 U. 45 M. Abends. Derlei bedeutende Verkürzungen der Fahrtdauer sind unzweifelhaft für das Publikum von grossem Werthe und daher die von den Bahnen in ihrem Wettstreite gebrachten Opfer als gerechtfertigt zu betrachten. Bei vielen anderen Routen betragen die Abkürzungen der Fahrt nur Minuten und sind daher vom Standpunkte des Verkehrsbedürfnisses nicht in gleicher Weise zu billigen. Die erhöhte Geschwindigkeit der Personenzüge hat vor Allem eine erheblich vergrösserte Abnutzung und Reparatur der Locomotiven und Wagen zur Folge. Der Oberbau der Bahnen musste vielfach umgestaltet und gegen einen schwereren ersetzt werden; die Kosten dieser Auswechslungen und die erhöhten Erhaltungskosten des Oberbaues sind eine weitere Folge der vermehrten Zugsgeschwindigkeit. Das Gewicht der Züge musste herabgemindert und damit im Zusammenhange deren Zahl vermehrt werden, was auch deshalb erforderlich wurde, um jene Stationen, welche im Eilzugsverkehre gegenwärtig bloss durchfahren werden, mit anderen Zugsverbindungen zu versorgen.

Der ganze Signalisirungs- und Blockirungsapparat musste aufs Sorgfältigste ausgebildet werden, um den vermehrten Zugsverkehr mit der gleichen Sicherheit durchführen zu können, womit selbstverständlich grosse Auslagen in der Einrichtung und permanente Ausgaben für den entsprechend vermehrten Personalstand dieser Sicherheits - Anlagen verbunden sind. Endlich wurden die Locomotiven für die grösseren Fahrgeschwindigkeiten selbst kostspieliger und stieg der Kohlenverbrauch in sehr bedeutendem Masse. Nach Versuchen bei der London und North Western Bahn mit einer Verbund-Maschine ist der Verbrauch an Walliser Kohle per Tonne Zugsgewicht und einer engl. Meile bei einer Fahrgeschwindigkeit von 24 Meilen (38·6 km), 1·26 Unzen (35·8 gr.), dasselbe Gewicht mit 44 Meilen (70·8 km) Geschwindigkeit eine Meile Bahn befördert, erforderte 2·06 Unzen (58·6 gr.) Walliser Kohle. Die Betriebsausweise der Bahnen zeigen auch, dass sich in den letzten 20 Jahren der Kohlenverbrauch der Personenzugsmaschinen um nahezu 150 Procent, d. i. um mehr als das Doppelte des Zuwachses in den zurückgelegten Zugmeilen vermehrt hat.

Dies in Verbindung mit der stetigen Abnahme der Einnahmen aus den Verkehren längerer Fahrt hat die englischen Eisenbahn-Kreise schon vor einiger Zeit bewogen, der Frage einer Reduction der übermässigen Zahl der Concurrenz-Fahrten etwas näher zu treten, nachdem das andere Moment der erhöhten Betriebsausgaben im Personenverkehre, d. i. die allmählig gesteigerte Fahrgeschwindigkeit, aus öffentlichen Rücksichten keine Remedur zulässt. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Preussen. (Strom-Schiffahrts- und Hafenpolizei-Ordnung für Magdeburg-Neustadt.) Der Chef der preussischen Elbstrombauverwaltung, Oberpräsident der Provinz Sachsen hat unterm 26. September 1893 die nachstehende Polizei-Verordnung, betreffend die Strom-Schiffahrts- und Hafenpolizei im städtischen Hafen zu Magdeburg-Neustadt, auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 erlassen.

§ 1. Diese Verordnung findet auf dasjenige Hafengebiet Anwendung, welches bei der Alten Neustadt am linken Ufer der Elbe theils oberhalb, theils unterhalb des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahndammes liegt. Dasselbe umfasst: 1. Dasjenige Gebiet oberhalb des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenhahndammes, welches begrenzt wird im Süden von dem militärfiskalischen, an die k. Staatseisenbahnverwaltung verpachteten Gelände, im Westen von den im Betriebe der k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnanlagen, im Norden von dem Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahndamm, im Osten von der Elbe; 2. die unter dem Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahndamme hindurchführende Hafeneinfahrt bis zu ihrer Mündung in die Elbe, sowie das zwischen der Hafeneinfahrt und der Elbe belegene Gelände und einen auf der Landseite der Hafeneinfahrt bis 200 m unterhalb derselben sich hinziehenden Geländestreifen von 200 m Breite. Den Bestimmungen dieser Polizei-Verordnung sind auch die vor dem städtischen Hafenufer und bis 200 m unterhalb der Hafeneinfahrt in der Elbe liegenden Fahrzeuge unterworfen.

§ 2. Jeder, der die Hafenanlage benützt, im Hafengebiete verkehrt, oder sich daselbst aufhält, hat den von den Hafenpolizeibeamten getroffenen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten.

§ 3. Die Hafenpolizeibeamten sind jederzeit zum Betreten der im Hafengebiete liegenden Fahrzeuge, sowie zur Besichtigung der inneren Räume derselben, soweit solche nicht unter Zollverschluss stehen, berechtigt. Die Schiffer sind verpflichtet, zu diesem Zwecke auf die erste Aufforderung die nöthigen Stege zu legen, oder die betreffenden Beamten mittelst Bootes übersetzen und demnächst wieder an das Ufer zurückbringen zu lassen.

§ 4. Der Schiffsführer eines ankommenden Schiffes hat dasselbe sofort unter Angabe der Begleitpapiere bei dem Hafenamte behufs Anweisung der Anlegestelle und des Eintragens in das Hafenregister anzumelden. Er hat mit dem Fahrzeuge, wenn er im Hafengebiete anlegen oder vor Anker gehen will, diejenige Stelle einzunehmen, welche ihm entweder ein für allemal oder im einzelnen Falle von dem Hafenpolizeibeamten bestimmt wird.

Der Liegeplatz darf nicht eigenmächtig verändert werden. Die Hafenpolizeibeamten sind befugt, jederzeit und so oft solches im Interesse des Hafenverkehres für erforderlich erachtet wird, den Fahrzeugen andere Liegeplätze anzuweisen, sowie solche Fahrzeuge, welche nicht in der Aus- oder Einladung begriffen sind, sofern deren Anwesenheit dem Verkehre hinderlich erscheint, aus dem Bereiche des Hafens auszuweisen.

§ 5. Schiffe, die sich vermöge ihrer Beschaffenheit nach dem Ermessen des Hafenpolizeibeamten nicht über Wasser halten können, werden in dem Hafen nicht geduldet. Untergegangene Schiffe oder versunkene Ladungen müssen innerhalb der vom Hafenpolizeibeamten angesetzten Frist entfernt und bis zu ihrer Entfernung durch Warnungszeichen kenntlich gemacht werden.

§ 6. Stillliegende Schiffe sind an den am Ufer eingelassenen Ringen und Pfählen zu befestigen. Das Befestigen an Eisenbahnschienen, Brücken, Krahnen, Schuppen, Laternenpfählen, Bäumen u. dgl. ist verboten. Es ist untersagt, das Tau oder die Kette eines fremden Schiffes zu lösen, es sei denn nach Anweisung der Hafenpolizeibeamten oder in Nothfällen nach vorheriger Benachrichtigung des betreffenden Schiffers. Im Hafenbecken dürfen Anker nur im Nothfalle ausgeworfen werden.

§ 7. Innerhalb des Hafengebietes darf kein Dampfschiff ohne besondere Erlaubniss des Hafenpolizeibeamten mit eigenem Dampfe fahren. Wird dies gestattet, so hat der Schiffsführer den Weisungen des Hafenpolizeibeamten bezüglich der Verminderung der Geschwindigkeit des Schiffes Folge zu leisten.

§ 8. Bei dem Durchfahren der Strassen- und Eisenbahnbrücken ist den Schiffern das Anfahren an die Brückenpfeiler und das Einsetzen von Bootshaken u. dgl. in dieselben untersagt. Das Beiholen ist nur mittelst Anschlagung der Haken an den zu diesem Zwecke angebrachten Ringen und Haltern oder unter Benützung der Spills gestattet. Zur Vermeidung von Beschädigungen müssen Fender (Korksäcke) bereit gehalten werden.

§ 9. Zur Verhütung von Brandunglück haben die Schiffer unausgesetzte Aufmerksamkeit auf Feuer und Licht zu richten. Dieselben sind verpflichtet, den Anordnungen unweigerlich nachzukommen, welche zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind. Im Bereiche des Hafengebietes, insbesondere auf den daselbst liegenden Fahrzeugen, darf ohne Genehmigung des Hafenpolizeibeamten kein offenes Feuer oder Feuer auf offenen Herden, und auf den mit Heu, Stroh oder anderen leicht entzündlichen Gegenständen beladenen Fahrzeugen überhaupt kein Feuer angezündet werden. Das Kochen von Theer und Pech auf den Schiffen ist untersagt.

§ 10. Bricht auf einem im Hafen liegenden Schiffe oder sonstigen Fahrzeuge Feuer aus, so ist die Mannschaft der übrigen Fahrzeuge zur Löschung desselben und zur Verhinderung weiterer Verbreitung des Feuers nach Kräften mitzuwirken verbunden. Sämmtliche Schiffsmannschaften haben den Anordnungen der mit der Bekämpfung des Feuers beauftragten Beamten Folge zu leisten.

§ 11. Bricht auf den Lagerplätzen oder in den Gebäuden ein Brand aus, so haben die Schiffer die etwa bedrohten Fahrzeuge zu entfernen und müssen zur Aufnahme der zu rettenden Güter bereit sein.

§ 12. Wird ein im Hafen liegendes Schiff von dem Schiffsführer verlassen, so hat derselbe einen Bevollmächtigten oder Vertreter zu bestellen, welcher für die Erfüllung der dem Schiffsführer obliegenden Pflichten verantwortlich ist.

§ 13. Das Abladen oder Niederlegen von Steinen, Sand, Schutt, Unrath, Kehricht und Abgängen jeder Art im Hafengebiete, sowie das Hineinwerfen und Hineinschütten solcher oder sonstiger Gegenstände in den Hafen, wie auch das Einschlagen von Pfählen an den Ufern ist untersagt. Asche, Steinkohlenschlacken oder andere Abfälle dürfen nur auf den dazu besonders bestimmten Plätzen niedergelegt werden. Werden im Hafen Anker oder sonstige Gegenstände, welche der Schiffahrt gefährlich werden können, verloren, so ist sofort dem Hafenpolizeibeamten Meldung zu machen und den weiteren Anordnungen desselben zur Sicherung der Schiffahrt Folge zu leisten.

§ 14. Wenn die angebrachten Güter ausgeladen werden sollen, so hat der Schiffsführer dem Hafenamte die auf Grund der Begleitpapiere ausgestellte Ausladeliste in doppelter Ausfertigung einzureichen. Ueber die geschehene Anmeldung erhält der Schiffsführer zum Zwecke des Ausweises gegenüber den Aufsichtsbeamten eine Bescheinigung in Form einer Eintrittskarte.

§ 15. Liegen nicht triftige Gründe zu einer Abweichung vor, so erfolgt die Ausladung in der Reihenfolge, in welcher die Schiffe angemeldet und im Schiffsregister eingetragen sind.

§ 16. Schiffe, welche Ladung einnehmen, haben die Begleitpapiere über die Ladung — mit Ausnahme der zollamtlichen Begleit- und Uebergangsscheine — sammt einer Einladeliste in doppelter Ausfertigung bei dem Hafenamte behufs der Eintragung in das Hafenregister einzureichen. Nachdem der Schiffer sich ausgewiesen hat, dass er seinen hafenpolizeilichen Verpflichtungen nachgekommen ist, wird ihm durch Ertheilung der Auslaufkarte die Erlaubniss zur Abfahrt gewährt.

§ 17. Die Abfuhr der auf dem Wasserwege angekommenen Güter des freien Verkehres wird gestattet auf Grund schriftlicher, doppelt an das Hafenamt einzureichender Erklärungen des Empfängers über Gattung und Menge der Waaren, Zahl, Art und Bezeichnung der Frachtstücke. Ein Exemplar dieser Anweisungen nimmt das Hafenamt an sich, das andere wird nach erfolgter Abstempelung dem Waaren-Empfänger ausgehändigt.

§ 18. Ueber die Anfuhr von Gütern, welche auf dem Wasserwege zur Versendung kommen sollen, sind von den Versendern doppelt gefertigte Erklärungen über Gattung und Menge der Waaren, Zahl, Art und Bezeichnung der Frachtstücke an das Hafenamt einzureichen. Die eine dieser Ausfertigungen nimmt das Hafenamt an sich, die andere wird nach erfolgter Abstempelung dem Versender zurückgegeben und dient dem Waarenführer bei der Anfuhr als Ausweis.

§ 19. Die Fuhrleute, welche im Hafen Ladung einnehmen, oder abladen, haben ihre Wagen so aufzustellen, dass sie den Hafenverkehr nicht stören. Beladene wie auch leere Fahrzeuge dürfen im Hafengebiete, insbesondere auch über die Hafenbrücke nur im Schritte fahren.

§ 20. Feuergefährliche Gegenstände, sowie solche, welche wegen ihrer Beschaffenheit den Verkehr hindern, sind auf Verlangen der Hafenpolizeibeamten ohne Verzug aus dem Hafengebiete zu entfernen, widrigenfalls dieselben auf Kosten der Eigenthümer anderweit untergebracht werden.

§ 21. Der Zutritt zu den Hafenanlagen und der Aufenthalt im Hafengebiete kann Personen, welche daselbst keine Geschäfte haben, von den Hafenpolizeibeamten untersagt werden.

§ 22. Der Fischfang, sowie das Baden ist im ganzen Umfange des Hafengebietes verboten.

§ 23. Hunde dürfen in die Zollschuppen oder in die Abfertigungsräume, sowie in die Lagerhäuser und Uferhallen nicht mitgebracht werden, auch ist es verboten, in diesen Räumen und an allen sonstigen Stellen, an welchen Waaren niedergelegt sind, Tabak zu rauchen und Cigarren oder Tabakpfeifen im Munde oder in der Hand zu halten.

§ 24. Jede Verunreinigung oder Beschädigung der Hafen- und Uferanlagen und der hiezu gehörigen Räumlichkeiten und Geräthe ist verboten.

§ 25. Diejenigen Fahrzeuge, welche beim Beginn der Ueberwinterungszeit im Hafen liegen und diesen weiter benützen sollen, sind seitens der Führer oder Besitzer bis zum 1. December dem Hafenamte anzumelden. Jedes Fahrzeug, welches nach dem 1. December in den Hafen gebracht werden soll, ist spätestens 12 Stunden vorher nach Vorschrift des § 4 Abs. 1 durch den Schiffsführer anzumelden. Wegen Anweisung der Liegeplätze finden die Vorschriften des § 4 Anwendung. Die Reihenfolge, in der die Schiffe in den Hafen einzufahren haben, richtet sich im Allgemeinen nach der Zeit der Anmeldung. Wenn jedoch ein angemeldetes Fahrzeug zu der Zeit, wo dasselbe an die Reihe kommt, nicht an der Mündung des Hafens liegt, oder die Einfahrt nicht sogleich bewerkstelligt, so hat das vor ihm an der Hafenmündung eingetroffene und zur Einfahrt bereite Fahrzeug den Vorzug. In Zweifelsfällen oder wenn die Fahrstrasse irgendwie beengt ist, oder sonstige Gründe dies erforderlich machen, wird die Reihenfolge durch die Hafenpolizeibeamten bestimmt. Schiffsführer, welche diesen Vorschriften oder den nach Massgabe derselben ertheilten Weisungen der Hafenpolizeibeamten nicht nachkommen, können, abgesehen von den dadurch verwirkten Strafen (§ 33), mit ihren Fahrzeugen aus dem Hafengebiete ausgewiesen werden.

§ 26. Binnen 48 Stunden nach Festlegung der Fahrzeuge hat jeder Schiffsführer unter Vorlegung des Messbriefes oder sonstiger über die Tragfähigkeit lautender amtlicher Bescheinigungen bei dem Hafenamte eine nach dem vorgeschriebenen Formulare doppelt auszufertigende Erklärung abzugeben, auf welcher der Tag des Einlaufes bescheinigt, und aus der ersichtlich sein muss, ob die tarifmässige Hafengeldabgabe für die ganze Winterliegezeit im Voraus oder für eine tageweise Bergungsdauer entrichtet werden soll oder ob Befreiung von der Hafengeldabgabe beansprucht wird. Die tarifmässige Hafengeldabgabe für die ganze Winterliegezeit ist gleichzeitig mit dieser Erklärung, jene für eine tageweise Bergungsdauer dagegen erst vor dem Verlassen des Hafens zu entrichten. Für Fahrzeuge, welche am 1. December bereits im Hafen lagen, hat die Abgabeentrichtung

bis spätestens den dritten desselben Monates nach Massgabe vorstehender Bestimmungen zu erfolgen. Die Schiffsführer haben die Quittungen über bezahlte Hafengelder dem Hafenpolizeibeamten vor dem Verlassen des Hafens vorzulegen.

§ 27. Die Hafenpolizeibeamten haben von den Quittungen über bezahlte Hafengelder Einsicht zu nehmen und solche Schiffsführer, welche die Entrichtung der Abgabe zu spät oder in augenscheinlich zu niedrigem Betrage oder überhaupt nicht nachweisen, bei dem Hafenamte zur Anzeige zu bringen, sowie das Auslaufen des Fahrzeuges aus dem Hafen erst auf Grund des Ausweises über Entrichtung der Abgabe zu gestatten.

§ 28. Während der Ueberwinterung dürfen die Fahrzeuge nicht die Anker an der Kaffe hängen haben. Jedes Fahrzeug muss so befestigt werden, dass es auch bei dem Ausbruche eines heftigen Sturmes keine Gefahr für die anderen Fahrzeuge hervorrufen kann. Den Hafenpolizeibeamten liegt die Prüfung und Entscheidung über etwa nothwendige vermehrte Befestigung ob. Für etwaige Beschädigungen der im Hafen befindlichen Fahrzeuge und ihren Ladungen bei Sturm, Hochwasser, Eisgang, beim Aufeisen u. s. w. leistet die Hafenverwaltung keinerlei Ersatz.

§ 29. Während der Winterliegezeit dürfen mit Pulver oder anderen explosiven Stoffen beladene Fahrzeuge in den Hafen nicht einlaufen. Fahrzeuge, welche Petroleum oder andere leicht entzündliche Stoffe führen, müssen, sofern sie nach den bestehenden Vorschriften und dem vorhandenen Raum überhaupt zuzulassen sind, einen abgesonderten Liegeplatz nach Anweisung der Hafenpolizeibeamten einnehmen. Im Uebrigen haben die Schiffsführer die für den Verkehr, bew. die Aufbewahrung von dergleichen Stoffen bestehenden polizeilichen Bestimmungen sorgfältig zu beachten.

§ 30. Für den Gebrauch des Feuers auf den Fahrzeugen während der Winterliegezeit finden die Vorschriften des § 9 Anwendung. Der Gebrauch von Feuer in den in der Cajüte befindlichen Oefen ist (mit Ausnahme der Dampfschiffe) nur nach Anzeige bei den Hafenpolizeibeamten gestattet. Die von letzteren nach örtlicher Untersuchung aus Sicherheitsrücksichten etwa für nothwendig erachteten besonderen Vorkehrungen — namentlich auch dahin, dass den Schornsteinen keine Funken entfliegen können — haben die Schiffer noch vor dem Anmachen des Feuers zu treffen. Von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens darf während der Winterliegezeit, ausser bei Eisgang, Hochwasser oder in Krankheitsfällen kein Feuer in den Cajüten geführt werden. Bei Sturm, Hochwasser oder Eisgnng ist Licht nur in Laternen gestattet. Solange eine Eisdecke im Hafen vorhanden ist, ist unmittelbar neben jedem Fahrzeuge stets ein Wasserloch offen zu halten. Beim Ausbruch eines Brandes ist es den Hafenpolizeibeamten gestattet, in Brand gerathene Fahrzeuge, wenn es zur Erhaltung anderer Werthe nöthig ist, durch Anbohren oder Einschlagen von Löchern u. s. w. zu versenken, ohne dass der betreffende Schiffseigner dieserhalb eine Entschädigung zu beanspruchen hat.

§ 31. Die zur Aufeisung des Hafens und zur Entfernung des Eises aus demselben erforderlichen Mannschaften und Geräthe haben die Führer oder Besitzer der überwinternden Fahrzeuge nach Anweisung der Hafenpolizeibeamten binnen 24 Stunden nach erlassener Aufforderung unentgeltlich zu stellen, und zwar für ein leeres Fahrzeug bis zu 5000 Centner Tragfähigkeit je ein Mann, für grössere, bezw. beladene Fahrzeuge je zwei Mann.

§ 32. Nach Wiedereröffnung der Schiffahrt haben die im Hafen etwa noch zurückbleibenden Fahrzeuge die Liegestellen vor den Ueberlade- und Werftplätzen, sowie die für den Schiffsverkehr erforderlichen Fahrstrassen frei zu geben.

§ 33. Zuwiderhandlungen gegen die in dieser Verordnung gegebenen Vorschriften und gegen die auf Grund derselben getroffenen polizeilichen Anordnungen der Hafenpolizeibeamten werden, sofern nicht höhere gesetzliche Strafen einzutreten haben, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark geahndet.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis zum 28 Jänner.)

Adriatischer Dienst.

23. Jänner, um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
24. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
25. „ um 11 Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Gopcevich, nach Venedig.
26. Jänner, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Ghezzo, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milna, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
27. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Achille", Capitän M. Nicolich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Chios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
24. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Tebe", Capitän A. Martinolich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.
26. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Matiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
27 „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Apollo", Capitän A. Florio, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasnud, Trapeznnt, Batum, Varna, Burgas und Knstendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Dampfer „Pandora", Capitän R. Mitis, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Bregthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen.) Nach Massgabe des § 6 der Vereinssatzungen haben die Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der vorgenannten Bahnen mit den Vereinsbahnen Anwendung zu finden.

— (I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement.) Der vorbezeichnete Nachtrag ist allseitig eingeführt worden.

— (VI. Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen.) Der vorbezeichnete Nachtrag ist allseitig eingeführt worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 23 (Mecklenburgische Südbahn) Nr. 57 (K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 93 Lüttich-Mastrichter Eisenbahn) neu, zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) der II., zu dem Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) der VI., zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) der IV., zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen) der XII., endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der I. Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 23, 57 und 93 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den I. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern die in der Zeit vom 1. Jänner 1893 bis einschliesslich December 1893 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgehoben.

Enquête über das Betriebsreglement. (Berichtigung.) Seitens der Oesterr. Nordwestbahn wurde in die Enquête über den gemeinsamen Tariftheil I und das Eisenbahn-Betriebsreglement nicht, wie auf pag. 8 des Vrdgs.-Bl. Nr. 1 angeführt erscheint, der Oberinspector und kais. Rath Georg von Görgey, sondern der Rechtsconsulent der genannten Bahn, Dr. Arpad von Görgey delegirt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen für Cement.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 41 für die Beförderung von Cement von den Stationen Kufstein und Kiefersfelden nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, enthalten auf Seite 432—434 des vom 1. März 1892 giltigen Heftes 1 zu Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, treten am 31. März 1894 ausser Wirksamkeit.

Die Einführung neuer Frachtsätze wird besonders verlautbart werden.

Wien, am 22. Jänner 1894. [70]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einbeziehung der Station Wohontsch der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den directen Tarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 wird die Station Wohontsch in den directen Tarif vom 1. August 1892 zu den für Schwaz-Kuttowitz giltigen Frachtsätzen mit einem Zuschlage von 0·3 kr. pro 100 kg einbezogen.

Teplitz, am 20. Jänner 1894. [71]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages I zum Getreidetarif Theil II, Heft 2, vom 1. November 1893.

Zu dem ab 1. November 1893 giltigen Gütertarif Theil II, Heft 2, des obigen Eisenbahnverbandes ist mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 der Nachtrag I, enthaltend Reexpeditions-Bestimmungen, Reexpeditions-Tabelle, ferner Druckfehler- und Frachtsatz-Berichtigungen, erschienen.

Dieser Nachtrag ist bei den Verbands-Verwaltungen zum Preise von 12 kr. ö. W. = 20 Pfennig erhältlich.

Budapest, am 16. Jänner 1894. [72]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen. (Nachtrag III zum Tarife Theil I.) Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat den mit Eingabe der Direction der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 21. Jänner 1894, Z. 9159/K VIII, in Vorlage gebrachten Nachtrag III zum gemeinsamen Tarife, Theil I, mit Erlass vom 23. Jänner 1894, Z. 1571 genehmigt. In diesem Nachtrage erscheinen die Seitens der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 21. und 22. September 1893 gefassten Beschlüsse, soweit sie ein Entgegenkommen der Bahnverwaltungen gegenüber den Wünschen der Transportgeber darstellen, durch Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement durchgeführt.

Tarifirung des Artikels „Knochen". (Abgelehnte Declassification.) Seitens mehrerer Kunstdüngerfabriken wurden wiederholt Schritte unternommen, um eine Declassification des Artikels „Knochen" in den Specialtarif 3 herbei zu führen. Obwohl diese Bestrebungen auch von einer Handelskammer auf das Wärmste unterstützt wurden, so haben die Bahnverwaltungen seiner Zeit nur die Einreichung der Artikel „Knochenschrot" und „Knochenasche" in den genannten Specialtarif vorgenommen. Die Einbeziehung von „Knochen" wurde dagegen aus dem Grunde abgelehnt, weil dieser Artikel kein Düngemittel bildet, sondern in den besseren Sorten als Drechslermaterial und in den minderen Sorten zur Gewinnung von Spodium etc. Verwerthung findet, überdies auch unter die nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände gehört.
[G.-I.-Z. 25.421 ex 1893.]

Mühlen-Enquête. (Protokoll über dieselbe.) Unterm 28. December 1893 hat Seitens des Handelsministeriums die Versendung des Protokolls an die Theilnehmer der Eisenbahntarif-Enquête stattgefunden, welche im Interesse der österr. Mühlenindustrie am 26., 27. und 28. October 1893 abgehalten worden ist. Exemplare dieses Protokolles können, so weit der Vorrath reicht, in der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 30 Kreuzern bezogen werden.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg
Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Kais. kön. Privilegium. [383]
Lichtpaus-Anstalt
H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)
Wien, Währing, Johannesgasse 35,
empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die Zeichnung auf Pauspapier nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — Preise mässig, Arbeit schnell und solid.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
257	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohe Baumwolle und rohe Baumwoll-Abfälle	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)	Szczakowa	Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen im Norddeutschen Güterverkehre mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Februar 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892		Pfennig a) 286	Pfennig b*) 161		Im Kartirungswege*)	*) Bei nachgewiesener Weiterverfrachtung der Sendungen nach Russland kommen die unter b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung. Den Erstattungs-Anträgen, welche bei der deutschen Versandtbahn einzureichen sind, ist der Original-Frachtbrief über die Beförderung von der Hafenstation nach Szczakowa und über die Weiterbeförderung von Szczakowa nach Russland beizufügen
				Harburg H.						299	172			
				Hamburg B.						299	172			
				Stettin (Central-Güterbahnhof)						270	155			
				Swinemünde						273	158			
										204	108			
										240	127			
258	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	a) Breslau-Oderhafen b) Pöpelwitz (Umschlag)	Hruschau	Bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen im Norddeutschen Güterverkehre mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Februar 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892		Pfennig a) 56	Pfennig b) 55		Im Kartirungswege	
					Petrowitz					59	58			
					Saybusch-Zabłocie					70	69			
259	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Ölsaaten, sowie gebrauchte Getreide- und Mehlsäcke	Ö-Buda-Filatorigát	den Stationen der nebengenannten Ausnahmetarife	Bestimmungen der nebenstehend angeführten Tarife	Vom 1. Februar 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Mehl etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer und Vorarlberger Verkehres, giltig vom 1. Juni 1891		Die gleichen Frachtsätze, wie in den genannten Tarifen für Budapest-Kelenfeld			Im Kartirungswege	

Fortlaufende Nr.	260	261	262	263
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Südbahn-Gesellschaft
		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schieferthon	Holz des Specialtarifes III	Papier aller Art des Ausnahmetarifes 5	Zinkgrau der Pos. Z—4 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke: von	Wotwowitz	Bakov Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Bösig Falkenau-Hill. Hirschberg Röhrsdorf Tannenberg Weisswasser Woken Zwickau i. B.	Ulmerfeld	Villach S.B.
für die Transportstrecke: nach	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco und transit	Dresden-Elbkai	Dresden-Elbkai	Wien (Mstzleinedorf)
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	1. Aufgabe ale Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens dae Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	In jedem Gewichte
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres. längstens jedoch bis 31. December 1894	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstene bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Elbeumschlegs-Tarif für Westöesterreich vom 1. Juni 1893	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz per 100 kg	17·3 kr. ö. W.	359 Heller		
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	15·3 kr. ö. W.	194 Heller		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	2·0 kr. ö. W.	165 Heller		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungewege	Im Kartirnngewege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1895			
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfge. pro 100 kg	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Bis auf Weiteres werden 8 Pfennige als Unredifferenz in Abzug gebracht	

359 Heller

Bakov	Böhm.-Kamnitz	Böhm.-Leipa	Bösig	Falkenau-Hill.	Hirschberg	Röhrsdorf	Tannenberg	Weisswasser	Woken	Zwickau i. B.	Dresden-Elbkai	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Aussig-Landungsplatz	Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz
Pfge. 37	18	22	—	—	—	28	25	34	40		58	40	56	45	—	—
32	14	18	—	—	—	25	25	30	27		54	40	36	40	50	40
25	18	28	—	—	—	18	*)				54	40	36	40	50	40
5	4	4	—	—	—	4	3	4	13		5	4	4	4	—	—

194 Heller

Bakov	Böhm.-Kamnitz	Böhm.-Leipa	Bösig	Falkenau-Hill.	Hirschberg	Röhrsdorf	Tannenberg	Weisswasser	Woken	Zwickau i. B.	Dresden-Elbkai	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Aussig-Landungsplatz	Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz
Pfge. 32	14	18	—	—	—	25	25	30	27		54	40	36	40	50	40
25	18	28	—	—	—	18	*)				54	40	36	40	50	40
5	4	4	—	—	—	4	3	4	13		5	4	4	4	—	—

165 Heller

Bakov	Böhm.-Kamnitz	Böhm.-Leipa	Bösig	Falkenau-Hill.	Hirschberg	Röhrsdorf	Tannenberg	Weisswasser	Woken	Zwickau i. B.	Dresden-Elbkai	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Aussig-Landungsplatz	Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz
Pfge. 25	14	18	—	—	—	18	*)				54	40	36	40	50	40
5	4	4	—	—	—	4	3	4	13		5	4	4	4	—	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
264	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Bautsch	Olmütz loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	31·9 kr.	25·7 kr.	6·2 kr.	Im Kartirungswege		

Im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien ist erschienen:

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Heft 104.

Die Vorschriften

betreffend den

Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen.

Zusammengestellt von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

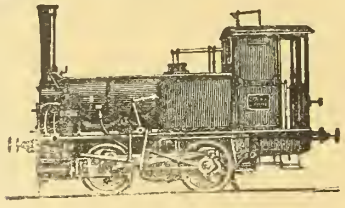
k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

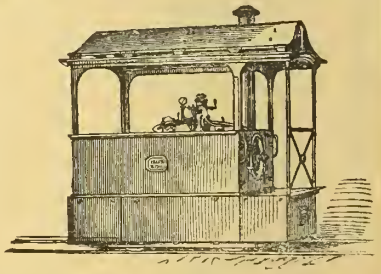
Preis 70 kr. ö. W.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

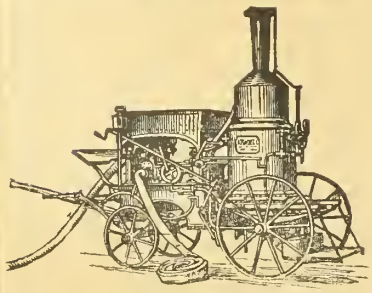
Strassenbahnen u. Tramways

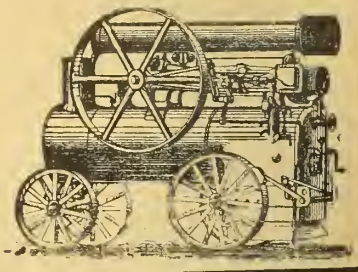
von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

(352)





Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 27. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Stand der Obst- und Wildbaumculturen längs den österreichischen Eisenbahnen am Schlusse dss Jahres 1892. — Die Eisenbahnen Italiens vom finanziellen Standpunkte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 1. Jänner 1894 *) über die Veräusserung mehrerer in der Steuergemeinde Eger gelegenen, zur Erweiterung des dortigen Bahnhofes benöthigten Objecte des unbeweglichen Staatseigenthums.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die nachbezeichneten, im Grundbuche für die Steuergemeinde Eger eingetragenen Objecte des unbeweglichen Staatseigenthums, nämlich:
die Wiese, Grundparcelle Nr. 1590/2, Einlage Z. 673,
die Weide, Grundparcelle Nr. 1591, Einlage Z. 673,
dann die Realität „zu den drei Linden", bestehend aus:
der Bauparcelle Nr. 667, Einlage Z. 648,
dem Garten, Grundparcelle Nr. 1592, Einlage Z. 648, und
der Weide, Grundparcelle Nr. 1609, Einlage Z. 1143,
an die aus den Verwaltungen der in den Bahnhof Eger, zu dessen Erweiterung die obigen Grundstücke benöthigt werden, einmündenden Bahnen gebildete Bahnhofgemeinschaft um den Preis von zusammen 42.000 fl. ö. W. zu überlassen.

Die Berichtigung dieses Kaufpreises hat durch Anrechnung auf den Beitrag zu erfolgen, welchen die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen als Mitglied der vorerwähnten Bahnhofgemeinschaft zu den Kosten der Erweiterung des gemeinschaftlichen Bahnhofes in Eger zu leisten hat.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, werden Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 1. Jänner 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Februar 1894 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. Jänner 1894.

*) Enthalten in dem am 24. Jänner 1894 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 13.

Stand der Obst- und Wildbaum-Culturen längs den österreichischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1892.

Im Verfolge der im Verordgs.-Bl. vom 29. October 1892, Nr. 124, pag. 1800, enthaltenen Mittheilung über den Stand dieser Culturen zu Ende des Jahres 1891 wird in Folgendem das mit Schluss des Jahres 1892 sich bietende Bild zur Darstellung gebracht:

I. Obstbaumculturen.

Post-Nr.	Bahnunternehmen (Rang nach der absoluten Stückzahl)	Stück Obstbäume im Jahre 1892		im Jahre 1891	daher Differenz im Jahre 1892
1	Oest.-ung. Staatseisenb.-Ges.	78.143	über 5000 Stück	75.688	+ 2455
2	Südbahn-Gesellschaft	42.068		42.208	— 140
3	Oesterr. Nordwestbahn	41.801		40.149	+ 1652
4	Buschtěhrader Eisenbahn	19.622		19.532	+ 90
5	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	19.565		19.142	+ 423
6	Prag-Duxer Eisenbahn	15.293		12.021	+ 3272
7	Staatsbahnlinie Gmünd-Eger	12.532		17.084	— 4552
8	Pilsen-Priesener Bahn	12.100		10.696	+ 1404
9	Rakonitz-Protiviner Bahn	11.382		12.739	— 1357
10	Böhmische Westbahn	11.069		11.064	+ 5
11	Südnorddeutsche Verbindgsb.	10.748		11.275	— 527
12	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	10.662		10.965	— 303
13	Böhmische Nordbahn	9.525		8 532	+ 993
14	Kaiserin Elisabeth-Bahn	8.677		12.071	— 3394
15	Linie Horaždowitz-Klattau	8.165		7.776	+ 389
16	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	7.224		7.272	— 48
17	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft	5.809		4.922	+ 887
18	Staatsbahnlinie Wien-Prag	5.779		—	.
19	Galiz. Carl Ludwig-Bahn	5.424		5.637	— 213
20	Galiz. Transversal-Bahn	3.422	zwischen 1000 und 5000 Stück	4.597	— 1175
21	Istrianer Staatsbahn	3.358		1.659	+ 1699
22	Kronprinz Rudolf-Bahn	3.172		2.891	+ 281
23	Mähr. Grenzbahn	2.181		2.357	— 176
24	Erzherzog Albrecht-Bahn	1.854		3.740	— 1886
25	Böhm. Commercialbahnen	1.799		1.727	+ 72
26	Staatsbahnlinie Wels-Passau	1.417		1.117	+ 300
27	Staatsbahnlinie Tarnow-Leluchow	1.330		2.064	— 734
28	Staatsbahnlinie St. Valentin-Budweis	1.293		1.191	+ 102
29	Ungarische Westbahn	1.247		1.776	+ 471
30	Staatsbahnlinie Przemysl-Lupkow	1.049		.	.
31	Staatsbahnlinie Iglau-Wessely	982	zwischen 500 und 1000 Stück	1.011	— 29
32	Staatsbahnlinie Budweis-Wessely	919		930	— 11
33	Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe-Tabor	913		644	+ 269
34	Staatsbahnlinie Neumarkt-Simbach	841		744	+ 97
35	Staatsbahnlinie Tabor-Pisek	841		708	+ 133
36	Linie Hohenstadt-Zöptau	777		773	+ 4
37	Staatsbahnlinie Steinach-Schärding	638		568	+ 70
38	Niederösterr. Staatsbahnen	576		585	— 9
39	Staatsbahnlinie Janowitz-Taus	563		541	+ 22
40	Dalmatiner Staatsbahn	554		454	+ 100
41	Staatsbahnlinie Innsbruck-Bludenz	517		925	— 408
42	Mähr.-schles. Centralbahn	500		500	.
43	Staatsbahnlinie Linz-Gaisbach	497	zwischen 100 und 500 Stück	550	— 53
44	Staatsbahnlinie Jasło-Rzeszów	478		460	+ 18
45	Kaschau-Oderberger Bahn	470		470	.
46	Bukowinaer Localbahnen	449		1449	— 1000
47	Bozen-Meraner Bahn	384		448	— 64
48	Localb. Böhm.-Leipa-Niemes	380		397	— 17
49	Staatsbahnlinie Unter-Drauburg-Wolfsberg	325		309	+ 16
50	Localbahn Kaschitz-Radonitz	305		352	— 47
51	Eisenbahn Wien-Aspang	295		295	.
52	Kremsthalbahn	293		270	+ 23
53	Staatsbahnlinie Bludenz-Lindau	266		9	+ 257
54	Staatsbahnlinie Chyrow-Stryj	244		272	— 28
55	Localbahn Stauding-Stramberg	239		155	+ 84
56	Mährische Westbahn	231		183	+ 48
57	Staatsbahnlinie Stryj-Beskid	212		216	— 4
58	Staatsbahnlinie Tarvis-Pontafel	205		251	— 46
59	Ostrau-Friedlander Bahn	183		183	.
60	Bayer. Staatsbahnstrecken	168		168	.
61	Staatsbahnlinie Salzburg-Wörgl	166		270	— 104
62	Staatsbahnlinie Absdorf-Krems	150		174	— 24
63	Staatsbahnlinie Steindorf-Braunau	131		131	.
64	Localbahn Potscherad-Wurzmes	106		98	+ 8

Weniger als 100 Stück haben: 1. Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals (85 St.), 2. Localbahn Olmütz-Čellechowitz (76 St.), 3. Mühlkreisbahn (55 St.), 4. Localbahn Eisenerz-Vordernberg (51 St.), 5. Staatsbahnlinie Lambach-Gmunden (48 St.), 6. Localbahn Fehring-Fürstenfeld (45 St.), 7. Localbahn Vöcklabruck-Kammer (40 St.), 8. Königl. Sächsische Staatsbahnstrecken (19 St.), 9. Staatsbahnlinie Holzleithen-Tomasroith (10 St.), 10. Staatsbahnlinie Putim-Razice (7 St.), 11. Localbahn Gleisdorf-Weiz (5 St.), 12. Localbahn Elbogen-Neusattel (4 St.).

Die in den vorstehenden Nachweisungen nicht angeführten Bahnen besitzen keinerlei Obstbaumpflanzungen.

Die Gesammtzahl betrug mit Schluss des Jahres 1892 nach obiger Darstellung 372.953 Stück gegen 369.875 Stück im Jahre 1891. Es ist somit eine Vermehrung von 3078 Stück Obstbäume eingetreten, das ist 0·9 pCt. gegen 2·9 pCt. im Jahre 1891.

Nach der Dichtigkeit der Pflanzungen, auf das Bahnkilometer reducirt, stellt sich der Rang der Bahnen folgendermassen: Es entfallen per Kilometer auf die:

1. Staatsbahnlinie Horazdowitz—Klattau . . . . . 141·3 Stück,
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 105·7 „
3. Prag-Duxer Bahn . . . . . 84·8 „
4. Dux-Bodenbacher Bahn . . . . . 79·8 „
5. Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin . . . . . 78·0 „
6. Böhmische Westbahn . . . . . 57·1 „
7. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . 57·0 „
8. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 46·9 „
9. Linie Hohenstadt—Zöptau . . . . . 46·6 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 44·6 „
11. Pilsen-Priesener Bahn . . . . . 44·4 „
12. Staatsbahnlinie Gmünd—Eger . . . . . 43·1 „
13. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 37·8 „
14. Böhmische Nordbahn . . . . . 29·7 „
15. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg . . . . . 27·2 „
16. dto. Budweis—Wessely . . . . . 24·9 „
17. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 23·8 „

18.	Linie Sternberg—Grulich	23·5	Stück,
19.	Staatsbahnlinie Stroże—Neu-Zagorz	23·2	„
20.	Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes	21·2	„
21.	Staatsbahnlinie Linz—Gaisbach	20·4	„
22.	Istrianer Staatsbahn	19·9	„
23.	Localbahn Kaschitz-Radonitz	19·5	„
24.	Staatsbahnlinie Amstetten—Kl.-Reifling	19·2	„
25.	Ungarische Westbahn	18·3	„
26.	Staatsbahnlinie Janowitz—Taus	17·8	„
27.	dto. Wels—Passau	17·8	„
28.	dto. Lemberg—Podwołoczyska	17·4	„
29.	dto. Wien—Prag	16·5	„
30.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	16·3	„
31.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	16·0	„
32.	Staatsbahnlinie Neumarkt—Simbach	14·3	„
33.	dto. Tabor—Pisek	14·2	„
34.	dto. Obercerekwe—Tabor	13·3	„
35.	Stauding-Stramberger Bahn	12·8	„
36.	Bozen-Meraner Bahn	12·2	„
37.	Kremsthalbahn	11·7	„
38.	Staatsbahnlinie St. Valentin—Budweis	10·9	„
39.	dto. Iglau—Wessely	10·6	„
40.	dto. Lemberg—Stryj	10·2	„
41.	Böhmische Commercialbahnen	9·8	„
42.	Staatsbahnlinie Launsdorf—Mösel	9·3	„
43.	dto. Tarnow—Leluchow	9·1	„
44.	dto. Unter-Drauburg—Wolfsberg	8·6	„
45.	dto. Oswiecim—Podgorze	8·4	„
46.	dto. Tarvis—Pontafel	8·3	„
47.	Kaschau-Oderberger Bahn	7·4	„
48.	Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach	7·4	„
49.	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	7·2	„
50.	Staatsbahnlinie Jasło—Rzeszow	6·8	„
51.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	6·2	„
52.	Ostrau-Friedlander Bahn	5·5	„
53.	Staatsbahnlinie Sucha—Skawina	5·2	„
54.	dto. Glandorf—Klagenfurt	5·1	„
55.	dto. Absdorf—Krems	4·8	„
56.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4·7	„
57.	Staatsbahnlinie Rawa ruska—Sokal	4·5	„
58.	Dalmatiner Staatsbahn	4·4	„
59.	Galizische Carl Ludwig-Bahn	4·0	„
60.	Staatsbahnlinie Innsbruck—Bludenz	3·8	„
61.	Niederösterr. Staatsbahnen	3·7	„
62.	Eisenbahn Wien-Aspang	3·7	„
63.	Staatsbahnlinie Steinach—Schärding	3·6	„
64.	dto. Steindorf—Braunau	3·6	„
65.	Mährisch-schlesische Centralbahn	3·5	„
66.	Königl. Bayerische Staatsbahnen	3·1	„
67.	Staatsbahnlinie Bludenz—Lindau	3·0	„
68.	dto. Jaroslau—Rawa ruska	2·9	„
69.	dto. Stryj—Beskid	2·7	„
70.	Mährische Westbahn	2·6	„
71.	Localbahn Eisenerz-Vordernberg	2·6	„
72.	Staatsbahnlinie Putim—Ražice	2·6	„
73.	dto. Krasne—Brody	2·5	„
74.	Bukowinaer Localbahnen	2·4	„
75.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2·3	„
76.	Staatsbahnlinie Chyrow—Stryj	2·2	„
77.	Localbahn Olmütz-Cellechowitz	2·2	„
78.	Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden	1·7	„
79.	dto. Holzleithen—Tomasroith	1·7	„
80.	Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals	1·5	„
81.	Mühlkreisbahn	0·9	„
82.	Localbahn Elbogen-Neusattel	0·8	„
83.	Staatsbahnlinie Salzburg—Wörgl	0·6	„
84.	Staatsbahnlinie Dembica—Rozwadow	0·5	Stück,
85.	Königl. Sächsische Staatsbahnstrecken	0·3	„
86.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	0·3	„

Im Durchschnitte ergeben sich per Bahnkilometer 23·7 Stück Obstbäume (dieselbe Anzahl wie im Vorjahre); die Dichtigkeit ist somit im Jahre 1892 dieselbe geblieben. — Von den vorerwähnten 372.953 Stück Obstbäumen entfallen nach Obstgattungen, auf:

a)	Pflaumen und Zwetschken	132.681	Stück =	35·6 pCt.
b)	Aepfel	96.649	„ =	25·9 „
c)	Kirschen und Weichsel	61.249	„ =	16·4 „
d)	Birnen	46.756	„ =	12·5 „
e)	Walnüsse	4.682	„ =	1·3 „
f)	Pfirsiche	3.325	„ =	0·9 „
g)	Maulbeeren	3.042	„ =	0·8 „
h)	Edle Kastanien	1,023	„ =	0·3 „
i)	Feigen	517	„ =	0·1 „
k)	Mandeln	166	„	
l)	Oliven	162	„	
m)	Haselnüsse	153	„	
n)	Apricosen	152	„	
o)	Mispeln	86	„	
p)	Diverse Obstsorten	22.310	„ =	6·0 pCt.

Ausser diesen Obstpflanzungen besitzen einzelne Bahnen auch noch Bestände von Maulbeersträuchern und Weinreben, und zwar als Reihenpflanzungen.

Derlei Anlagen bestehen, und zwar:

A. Maulbeerhecken.

Bei der	Südbahn	im	Ausmasse von	40.468 m
„ „	Oesterr. Nordwestbahn	„	„ „	6.004 „
„ „	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„	„ „	2.880 „
„ „	Böhmischen Westbahn	„	„ „	2.557 „
„ „	Staatsbahnlinie Bludenz—Lindau	„	„ „	200 „
„ „	dto. Krakau—Przemysl	„	„ „	185 „
„ „	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	„	„ „	16 „

B. Weinreben.

Bei der Bozen-Meraner Bahn im Ausmasse von 413 m.

Das Gesammtausmaass der Reihenpflanzungen betrug sonach im Jahre 1892: 52.723 m, d. i. 3·4 m per Kilometer. In Folge von Wurzelkrankheiten haben im Jahre 1892 die Reihenpflanzungen abgenommen:

Bei der Südbahn . . . . . um 8014 m
„ „ Oesterr. Nordwestbahn . . . „ 143 „
„ „ Staatsbahnlinie Bludenz—Lindau „ 3001 „

und bei der Böhmischen Westbahn in Folge ungünstiger klimatischer Verhältnisse um 100 m.

Einen Ertrag aus den Obstbaum-Culturen weisen nur nachstehende Bahnen aus, und zwar:

Bozen-Meraner Bahn . . . . . fl. 25.—
Oesterr. Nordwestbahn . . . . . „ 250.—
Südnorddeutsche Verbindungsbahn „ 12.80
Südbahn . . . . . „ 553.—

also im Ganzen fl. 840.80, d. i. um fl. 94.95 weniger als im Vorjahre.

II. Culturen der Wildbäume und Wildsträucher.

Längs den 15.710 km langen Eisenbahnstrecken waren vorhanden an solchen Bäumen und Sträuchern:

Post	Art der Pflanzung	1892	1891	Absoluter Zuwachs im Jahre 1892	Verminderung pro Kilometer im Jahre 1892
A.	Einzelpflanzungen	3,586.829 Stück oder 228·3 Stück per Kilometer Bahnlänge	3,632.311 Stück oder 233 Stück per Kilometer Bahnlänge	—	4·7 Stück
B.	Reihenpflanzungen	5,525.694 m oder 351·7 m per Kilometer Bahnlänge	5,543.178 m oder 355 m per Kilometer Bahnlänge	—	3·3 m
C.	Geschlossene Bestände	4,519.024 m² oder 287·7 m² per Kilometer Bahnlänge	4,290.973 m² oder 275 m² per Kilometer Bahnlänge	228.051 m² oder 5 pCt.	—

Es ist somit im Jahre 1892 bei den Einzelpflanzungen und Reihenpflanzungen eine Verminderung und bei den geschlossenen Beständen eine Vermehrung eingetreten.

Vorzugsweise gepflanzt erscheinen:

1. nach Stückzahl:

a) Akazien	1,263.666	= 35·2	pCt.
b) Fichten	520.568	= 14·5	„
c) Erlen	447.127	= 12·5	„
d) Föhren	428.537	= 12·0	„
e) Buchen	163.936	= 4·6	„
f) Lärchen	120.514	= 3·3	„
g) Liguster	75.398	= 2·1	„
h) Birken	44.009	= 1·2	„

2. nach Currentmetern:

a) Weissdorn	2,063.642 m	= 37·4	pCt.
b) Fichten	1,282.567 „	= 23·2	„
c) Akazien	1,057.622 „	= 19·1	„
d) Erlen	319.103 „	= 5·8	„
e) Buchen	110.478 „	= 2·0	„
f) Liguster	101.734 „	= 1·8	„
g) Gleditschien	65.118 „	= 1·2	„

3. nach Quadratmetern:

a) Akazien	772.206 m²	= 17·1	pCt.
b) Föhren	688.477 „	= 15·2	„
c) Fichten	295.107 „	= 6·5	„
d) Erlen	239.896 „	= 5·3	„
e) Birken	210.472 „	= 4·7	„

In dieser Rangordnung sind nur jene Baumgattungen ausgewiesen, deren Vorkommen wenigstens 1 pCt. des Gesammtbestandes beträgt.

Einen Ertrag der Wildbaum- und Sträucherculturen weist nur die Südbahn mit 1553 fl. aus.

Neu erscheint in der vorliegenden Zusammenstellung nur die Staatsbahnlinie Absdorf—Krems, dagegen sind im Jahre 1892 entfallen: die Salzkammergut-Localbahn, die Localbahn Gleisdorf-Weiz, die Kolomeaer Localbahn und die Staatsbahnlinie Herzogenburg—Krems. Am Schluss des Jahres 1892 entfallen durchschnittlich auf einen Kilometer Bahnlänge nachstehende Anpflanzungen:

a) Einzelpflanzungen:

1. Weiden	74 Stück
2. Obstbäume	24 „
3. Wildbäume	228 „
Zusammen	326 Stück

b) Reihenpflanzungen:

1. Weiden	162 m
2. Obstbäume	3 „
3. Wildbäume	352 „
Zusammen	517 m

c) Geschlossene Bestände:

1. Weiden	280 m²
2. Wildbäume	288 „
Zusammen	568 m²

Es ergibt sich somit per Kilometer Bahnlänge im Jahre 1892: 326 Stück Einzelpflanzungen gegen 333 Stück, dann 517 m Reihenpflanzungen gegen 513 m und 568 m² geschlossene Bestände gegen 551 m² des Vorjahres. Es ist sonach eine Abnahme der Einzelpflanzungen, hingegen eine Zunahme der Reihenpflanzungen und der geschlossenen Bestände im Jahre 1892 zu constatiren.

Die Eisenbahnen Italiens vom finanziellen Standpunkte.

Ein noch unbekannter Verfasser mit zweifelloser Sachkenntniss und Berechtigung hat in der „Nuova Antologia“ eine bedeutsame Abhandlung über die Eisenbahnen Italiens vom finanziellen Standpunkte veröffentlicht, aus welcher ein kurzer, der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ entnommener Auszug von allgemeinem Interesse sein dürfte.

Zunächst erwähnt der Verfasser einleitend, dass bei den Entwürfen für die Eisenbahnen Italiens von Haus aus den politischen Rücksichten ein grösserer Spielraum gewährt wurde als den volkswirthschaftlichen Erwägungen. Da die ersteren auf die Richtung der Bahnlinien wesentlichen Einfluss übten, so vollzog sich damit eine Zurückdrängung des unmittelbar dazugehörigen Geldpunktes, sei es im Sinne einer überflüssigen Erhöhung der Anlage-, und später der Betriebskosten, sei es bezüglich einer geringeren Ertragsfähigkeit gegenüber einem Vorwiegen der finanziellen Gesichtspunkte. Diese Verhältnisse hingen indessen ursprünglich mit der politischen Zerstückelung und mit den Besonderheiten oder den widerstreitenden Interessen der einzelnen bestandenen kleinen Reiche zusammen. Ende 1892 waren rund 14.000 km Eisenbahnen im Betriebe, welche über 4600 Millionen Lire kosteten; unter Hinzurechnung der jetzt noch im Bau befindlichen Linien steigert sich diese Ziffer auf 15.750 km, welche voraussichtlich im Jahre 1898 betriebsfähig sein werden, während die gesetzlich bereits festgestellten und demnächst in Bau zu gebenden Linien die Gesammtzahl auf rund 17.000 km erhöhen. Hievon sind in dem fünfjährigen Zeitraume 1886/90 2637 km für den Verkehr eröffnet worden, rund ein Fünftel des ganzen Netzes, mit einem Kostenbetrage von 1200 Millionen Lire, d. h. von nahezu drei Zehnteln des gesammten in 32 Jahren mit 4061 Millionen aufgewendeten Anlagecapitals; der Jahresdurchschnitt betrug hiernach 531 km mit 240 Millionen Lire Anlagekosten.

Diesem Durchschnitt am nächsten stellt sich derjenige für 1861/70 mit jährlich zwischen 400 und 500 km bei 120 Millionen Lire Jahreskosten.

Zu berücksichtigen bleibt dabei, dass in 1886/90 allein auf den Hauptlinien 270 Millionen Lire dazu verwendet werden mussten, um die durch Verträge übernommenen Einzelnetze vom höheren Standpunkte aus in einer zweckmässigen Weise, sowie zur Bethätigung einiger militärischer Massnahmen zu verbinden und auszubauen, so dass also immerhin ein nicht unbedeutendes Capital in gewissem Sinne als unfruchtbar angelegt erscheinen konnte.

Dies veranschaulicht beispielsweise der Sprung im Durchschnittsbetrage eines Baukilometers: 1885 = rund 306.000 L., 1890 = rund 335.000 L.

Die kilometrische Einnahme und Ausgabe stellte sich auf

Jahr	Länge km	Roh-einnahme	Betriebs-kosten	Rein-einnahme
		in Tausenden von Lire per km		
1860	1.666	24·9	13·2	11·7
1865	3.569	17·0	9·3	7·7
1870	6.032	16·6	9·6	7·0
1875	7.406	19·5	12·6	6·9
1880	8.515	21·1	14·4	6·7
1885	10.292	21·0	15·1	5·9
1890	13.133	19·5	13·8	5·7
1892	13.720	18·4	13·0	5·4

und zu den gleichen Zeitabschnitten betrug der reine Betriebsüberschuss, in Beziehung gestellt zum erforderlichen Verzinsungsbetrage und dem betriebsseitig nicht deckbaren Ausfall dabei:

Jahr	Anlage-capital in Millionen Lire	Betriebsüberschuss (für je 100 Lire des Anlage-capitals Lire	Zur Verzinsnng nöthig	Ausfall dabei
			in Millionen von Lire	
1860	545·9	3·57	30·5	11·0
1865	1041·5	2·63	66·2	38·8
1870	1739·4	2·46	124·7	82·9
1875	2331·3	2·24	160·2	108·2
1880	2653·0	2·55	177·7	119·9
1885	3221·1	1·89	204·3	143·4
1890	4416·6	1·69	256·9	181·0
1892	4606·9	1·63	265·7	190·7

In beiden Zusammenstellungen tritt, bei bedeutender Schwankung in der Roheinnahme, die stetige Verringerung der gesammten Reineinnahme wie des Betriebsüberschusses hervor, während Verzinsungserforderniss und Betriebsausfall stetig wachsen.

Die Ergebnisse für den Staat sind mannigfacher Art und bestehen nicht allein in der unmittelbaren Betheiligung an der Roheinnahme der drei grossen Netze, sondern auch in der Einnahme aus verschiedenen besonderen Steuern und Auflagen, sowie in mancherlei Ersparnissen (z. B. in der Unterhaltung verschiedener Landesverkehrswege und in der freien Beförderung, bezw. den ermässigten Beförderungspreisen gewisser Güter oder auch Personen).

Während nun in der Zeit von 1870 bis 1880 die bestehenden Einzelbahnen sich thatsächlich in einem Einnahmeaufschwung befanden und den Anschein erweckten, die kilometrischen Einnahmen würden ihre Zunahme beibehalten, folgte der sachlich richtigen Systematisirung und Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, sowie den darauf gerichteten Hoffnungen die Enttäuschung: Die kilometrischen Erträge blieben eine Zeit lang stehen und nahmen dann stetig und fühlbar ab. Ausser wiederholten volkswirthschaftlichen Krisen von besonders lähmendem Einfluss war es unverkennbar, dass Handel und Wandel nicht in dem erhofften Maasse blühten und zunahmen, um gleichen Schritt mit der Ausdehnung des Bahnnetzes halten zu können; mit anderen Worten: Die Bahnlinien, welche den Verkehr fördern sollten, im grossen Ganzen, wie in den einzelnen Gegenden, müssen augenscheinlich dieser Voraussetzung nicht im richtigen Maasse entsprochen haben und die gehoffte Wechselwirkung „die Bahnlinien beleben den Verkehr und der grössere Verkehr schafft den Bahnen eine gedeihliche Entwicklung" blieb theilweise aus. Nach der Ansicht des Verfassers des fraglichen Aufsatzes in der „Nuova Antologia" sieht sich daher Italien vor die Gewissensfrage gestellt, ob es, selbst bei einem fortschreitenden volkswirthschaftlichen Wiederaufblühen, in den nächsten Jahren der Vollendung der im Bau begriffenen 1710 km wird näher treten dürfen, geschweige denn der Bauausschreibung der noch ausstehenden neuen weiteren rund 1100 km, und ob letztere nicht bis auf bessere Zeiten zu verschieben wäre.

Nach der im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Tabelle des Standes der Europäischen Eisenbahnen zu Ende 1891 betrug der mittlere Durchschnitt 6·4 km auf 10.000 Einwohner und 2·2 km auf je 100 km², welchem Durchschnitt Italien mit 4·4 km auf 10.000 Einwohner und 4·2 km auf je 100 km² gegenübersteht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf [Murthalbahn]: Ober- und Unterbau-Normalien.) Die Normalpläne für den Ober- und Unterbau der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt.
[7. December 1893, Z. 59.556 und 59.557.)

— (Linie Kapfenberg—Seebach-Au: Detailpläne für die Geleiseanlagen in den Stationen Kapfenberg-Südbahn und Kapfenberg-Localbahn.) Die Detailpläne für die Geleiseanlagen in den Stationen Kapfenberg-Südbahn und Kapfenberg-Localbahn wurden genehmigt. [5. December 1893, Z. 62.038.]

Unterkrainer Bahnen. (Linie Grosslupp—Rudolfswerth: Bezeichnung der Haltestellen Zaljna und St. Veit.) Für die im Zuge der Linie Grosslupp—Rudolfswerth zu errichtenden Haltestellen wurden, und zwar für die Haltestelle in km 28·7/8 die Bezeichnung „Schalna" (slovenisch Zaljna) und für die Haltestelle in km 43·2 die Bezeichnung „St. Veit bei Sittich" (slovenisch Šent Vid při Zatični) festgesetzt.
[17. December 1893, Z. 59.794.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Getreidemagazin am Bahnhofe in Kufstein.) Am Bahnhofe in Kufstein wird für Zwecke des Josef Dillersberger ein Getreidemagazin errichtet.
[23. December 1893, Z. 67.953.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung einer Wegübersetzung bei Grafenstein.) In km 113.795 nächst der Station Grafenstein wird eine Wegübersetzung hergestellt. [21. December 1893, Z. 64.664.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage in der Station Holtschitz-Seestadtl.) In der Station Holtschitz-Seestadtl wurde eine Weichen- und Signalsicherungsanlage hergestellt, welche aus zwei getrennten Stellwerken und aus einem Stationsblockapparate bestebt. Das Stellwerk I enthält vier aufschneidbare Weichenstellhebel für zwei Wechselpaare und zwei einzelne Wechsel, zwei Signalstellhebel für die Einfahrtsignale gegen Triebschitz und gegen den Robert-Schacht, drei Fahrstrassenschieber, einen fünftheiligen Blockapparat mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss und eine Vorrichtung zum Verschliessen des Stellhebels für das Einfahrtsignal gegen Triebschitz, sowie eines in Verbindung stehenden Sperrbaumes. Das Stellwerk II enthält drei aufschneidbare Weichenstellhebel für zwei Weichenpaare und einen einzeln zu stellenden Wechsel, einen Stellhebel für das Einfahrtsignal gegen Wurzmes, drei Fahrstrassenschieber und einen dreitheiligen Blockapparat mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Im Betriebsgebäude befindet sich ein achttheiliger Blockapparat in Verbindung mit dem Fahrstrassenverschlusse nach System Rank. Gegen Triebschitz und Wurzmes ist je ein zweiflügeliges Einfahrtsignal aufgestellt, gegen den Robert-Schacht blos ein einflügeliges. Die in der Richtung gegen Triebschitz und gegen Wurzmes aufgestellten elektrischen Distanzsignale nach System Teirich, welche vom diensthabenden Verkehrsbeamten von dem Telegraphen-Bureau aus gebandhabt werden, sind in die Sicherungsanlage der Station Holtschitz-Seestadll nicht einbezogen.
[G.-I.-Z. 22.003 ex 1893.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Kaposvár — Mocsolád. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 2 und dessen darauf folgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien vom 16. December 1893 vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 30. December 1893, Z. 94.941/III, zu Gunsten der „Magyar általános hitelbank" (Allgemeine Ungarische Creditbank) erflossenen Concessions-Urkunde für die von der Station Kaposvár der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus bis Mocsolád zu erbauende Localbahn Kaposvár—Mocsolád. Das gesammte Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden und erläuternden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Eisenbahn ist mit 900.000 fl. bemessen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Kaposvár;
2. Toponar, Station für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtendienst;
3. Répás, Haltestelle, auch für den Frachtenverkehr in Wagenladungen einzurichten;
4. Aszaló, Station für den Gesammtverkehr (wie 2.), auch Wasserstation;
5. Mernye, Station für den Gesammtverkehr (wie 2.);
6. Mocsolád, Endstation und für den Gesammtverkehr (wie 5.) einzurichten, auch Wasserstation.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 30. December 1893, Z. 89.706, die Dauer der mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 82.784 (28. November 1891, Z. 71.250), seinerzeit dem Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt) Gustav Thalmann im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der Linie Kis-Kapus—Nagy-Szeben der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und von der in deren Betrieb stehenden Linie Nagy-Szeben—Felek—Fogaras nächst deren Station Nagy-Tolmács, und zwar bei der Oltbrücke abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Porcsesd durch den Vörös Torony-Szoros (Rothenthurmpass) bis zur ungarisch (siebenbürgisch)-rumänischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1892, Vorconcession Post 2), mit gleichzeitiger Uebertragung der hiedurch erworbenen Rechte an die Nagy-Szeben-Vörösторonyi (Hermannstadt-Rotbenthurmpass)-Eisenbahn-Actiengesellschaft, auf ein weiteres Jahr verlängert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ablieferungshindernisse: Benachrichtigung des Absenders.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt hat unterm 6. November 1893 dem Aeltesten-Collegium der Berliner Kaufmannschaft bezüglich des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen mitgetheilt, dass in Folge stattgefundener Verständigung unter den betheiligten Verwaltungen nunmehr allgemein: 1. die Benachrichtigung der Versandt-Abfertigungsstelle bei Ablieferungshindernissen gemäss § 70 der Verkehrsordnung in besonders dringenden Fällen mittelst Telegramms, im Uebrigen schriftlich und zwar mittelst Bahn (als Eisenbahn-Dienstsache), erfolgt, soferne nicht die Beförderung durch die Post schneller bewirkt werden kann; 2. die Aufforderung des Absenders zur Verfügungsertheilnng Seitens der Versandt-Abfertigungsstellen schriftlich mittelst Post (durch einfachen Brief) oder durch Boten, letzterenfalls gegen Empfangsbestätigung, geschieht und die hierauf ergehende Verfügung auf dem unter 1. bezeichneten Weg der Empfangsstelle übermittelt wird. Im Verkehre mit ausserdeutschen Eisenbahn-Verwaltungen hat die Benachrichtigung zu 1. durch die Post, und zwar eingeschrieben, und diejenige des Absenders gegen Empfangsbestätigung oder mittelst eingeschriebenen Briefes zu geschehen, auch die Vermittlung der ertheilten Verfügung durch die Post, und zwar eingeschrieben, stattzufinden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 12.]

— (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter.) In der 17. Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes sind die bestehenden Bestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für die Beförderung von Ausstellungsgütern, dahin ergänzt worden, dass für Gegenstände, die auf mehreren Ausstellungen hintereinander (Wanderausstellungen) ausgestellt waren und unverkauft geblieben sind, die Hälfte der für die Beförderung zur ersten und den folgenden Ausstellungen, sowie für die Rückbeförderung zum Ursprungsorte erhobenen vollen tarifmässigen Fracht innerhalb einer bestimmten Frist zurückvergütet werden kann.

Preussen. (Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.) Diese Gesellschaft hat, da die Concession für die Pferdebahnlinie Berlin—Charlottenburg auf dem Charlottenburger Gebiet am 1. Juli 1895 abläuft, mit der Stadtgemeinde Charlottenburg über einen abzuschliessenden neuen Vertrag Vereinbarungen getroffen, dessen definitiver Abschluss erfolgen soll, sobald das Gesammtproject auch die Genehmigung der Stadtgemeinde Berlin erhalten hat. Es handelt sich um eine mit oberirdischer Leitung elektrisch zu betreibende Strassenbahn im Zuge der Spandauer und Berliner Strasse in Charlottenburg von Sophie-Charlottenstrasse bis zur Stadtbahn-Haltestelle „Thiergarten" und weiter die Charlottenburger Chaussee entlang auf Berliner Gebiet bis zur Dorotheenstrasse, während auf der verbleibenden Strecke Dorotheenstrasse bis Kupfergraben zunächst der Betrieb mit Pferden aufrecht erhalten bleiben soll. Soweit es sich um das Berliner Gebiet handelt, hat die Gesellschaft jetzt die Genehmigung des Berliner Magistrats zu dem gedachten Projecte nachgesucht. Der Vertrag mit Charlottenburg soll auf die Dauer von 40 Jahren lauten; den Bau der elektrischen Bahn wird die Firma Siemens & Halske zur Ausführung bringen.

[„Die Strassenbahn."]

Schweiz. (Zwangsliquidation der Brienz-Rothhorn-Bahn.) Den Gläubigern der Brienz-Rothhornbahn-Gesellschaft wurde gemäss Art. 40 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen angezeigt, dass sie von den Entscheiden des Massaverwalters dieser Bahngesellschaft über die Anerkennung und Collocation der Anmeldungen Einsicht nehmen können. Abgesehen von den Inhabern von Obligationen des Anlehens von 1,000.000 Frcs. ist allen Ansprechern der Entscheid über ihre Anmeldung zugestellt worden. Gegen die Entscheide des Massaverwalters kann binnen 30 Tagen, vom 18. Jänner an gerechnet, an das Bundesgericht rekurrirt werden.

— (Nachtrag zum allgemeinen Ausnahmetarif für landwirthschaftliche Producte.) Mit 1. Februar tritt zum schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 9 für landwirthschaftliche Producte vom 1. September 1893 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme einer Anzahl Schmalspurbahnen, welche den Tarif in ihrem internen Verkehre zur Anwendung bringen.

— (Genehmigung und Einführung von Tarifnachträgen.) Unter dem 12. Jänner wurden nachstehende, mit 1. Februar in Wirksamkeit tretende Tarifnachträge genehmigt: Nachtrag II zum Ausnahmetarif vom 1. Juli 1888 für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlencoaks, sowie Steinkohlen- und Braunkohlenbriquettes von Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der kgl. Eisenbahndirection Frankfurt a/M., der Main-Neckar-Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der kgl. Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschl. der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen—Bremgarten), der Gotthardbahn, der Emmenthalbahn, der Jura-Simplon-Bahn (einschl. der Linie Bulle-Romont- und der Traversthal-Regionalbahn), sowie der Neuenburgischen Jurabahn. Nachtrag I zum Ausnahmetarif Nr. 1 für den Transport von Bier in Fässern vom 1. December 1891 für die Schweizerischen Normalbahnen und einzelne Schmalspurbahnen. Nachtrag IV zum Gütertarif vom 1. Juni 1890 für den directen Verkehr zwischen den Stationen der Schweizerischen Centralbahn, der Aargauischen Südbahn und Bremgarten, der Schweizerischen Seethalbahn, sowie der Langenthalbahn-Huttwyl-Bahn einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits; letzterer Nachtrag enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif und zu den Nachträgen I—III auch einen neuen Ausnahmetarif für Wein in Fässer und gepresste Weintranben, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Holzzellstoff etc.; die im Hauptarif, bezw. im Nachtrag III für Holzzellstoff etc. enthaltenen Taxen für die Stationen Biel, Lyss, Pratteln, Aarau, Brugg und Lenzburg, sowie die Taxen für Wagenladungen von 5000 kg des bisherigen Ausnahmetarifes für Wein etc. bleiben noch bis 30. April in Kraft.

— (Einführung von allgemeinen Ausnahmetarifen für Düngemittel und für unverpackten Käse.) Mit 1. Februar tritt für die Beförderung von Düngemitteln in Wagenladungen von 10.000 kg im internen und gegenseitigen directen Verkehr der Schweizerischen Eisenbahnen ein Ausnahmetarif Nr. 14 in Kraft. An demselben Tage gelangt eine Neuauflage des schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 5 für unverpackten Käse vom 1. November 1882 zur Ausgabe.

— (Genehmigung von Tarifen.) Unter dem 16. Jänner wurden genehmigt: Der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen Schweizer. Eisenbahnen einerseits und Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatseisenbahnen anderseits über Lindau-Hof und Probstzella vom 1. November 1891, ferner directe Frachtsätze für den Güter-Specialtarif III b (altes Eisen etc.) Gerlasingen—Württemberg.

— (Genehmigung eines Nachtrages zu den Deutsch-Schweizerischen Verbands-Gütertarifen.) Der schweizerische Bundesrath hat unter dem 23. December 1893 dem Nachtrag 2 zum Theil 1, Abtheilung A, der deutsch-schweizerischen Verbandsgütertarife vom 1. Jänner 1893 zur Einführung auf den 10. Jänner 1894 seine Genehmigung ertheilt. Dieser Nachtrag enthält eine Bestimmung, wonach alle in einem Frachtbriefe verzeichneten Gegenstände desselben Frachtsatzes eine Abfertigungsposition zur Berechnung des Frachtgeldes bilden, die Zulassung nachrichtlicher Vormerke auf der Rückseite der Frachtbriefe, und eine Aenderung der Bestimmungen über die Berechnung des Frachtzuschlages über die Declaration des Interesses an der Lieferung.

— (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für die Bahnstrecke Bierè—Morges.) Die im Artikel 5 der durch Bundesbeschluss vom 30. Mai 1892 abgeänderten und auf die Theilstrecken Bierè—Gimel und Bierè—Morges beschränkten Concessionen vom 21. December 1886 für eine schmalspurige Eisenbahn von La Sarraz über Bierè nach La Rippe und von Bierè nach Morges festgesetzte und wiederholt erstreckte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und financiellen Vorlagen, sowie der Statuten, wurde für die Theilstrecke Bierè—Morges bis zum 31. März 1894 verlängert.

Italien. Wagen zum Weintransport.) Die italienische Mittelmeerbahn hat für die Beförderung von Wein, Most und gepressten Trauben eine Wagenform eingeführt, welche sich für diesen Zweck im Gebrauche sehr gut bewährt haben soll. Das Untergestell ist der gewöhnliche eiserne Rahmen auf zwei Achsen, auf welchem ein cylindrischer Kessel von starkem Blech ruht, welcher das Durchschnittsgewicht von Wein zu Grunde gelegt — eine Tragfähigkeit von 12 Tonnen, bezw. einen Rauminhalt von 12.500 Liter hat. In dem Kessel befindet sich eine schräge durchlaufende durchlöcherte Scheidewand, denselben in zwei Abtheilungen zerlegend; auf jedem Kesselende befindet sich oben ein geräumiger Dom mit gutschliessendem, zurückzuschlagendem Deckel, dem Zwecke bequemer Füllung und der Prüfung des Inhaltes dienend, sowie auch das Einsteigen, behufs etwaiger Reparaturen gestattend. Ausserdem befindet sich oben unter besonderem Deckel ein Ventil, welches das Entweichen der sich bei der Gährung des Mostes u. s. w. bildenden überflüssigen Gase gestattet; alle drei Oeffnungen können an ihren fest anschliessenden Deckel regelrecht plombirt werden, ebenso wie die weiteren Oeffnungen. Zu diesen gehören in den Kesselböden einige Hähne, bezw. Rohransätze zum Ablassen der Flüssigkeit mittelst anzuschraubender Rohre oder Schläuche, sowie eine besondere, gut anschliessende Klappe zur Entfernung der festeren, etwa zurückbleibenden Bestandtheile an Trestern u. s. w. Alle Vorrichtungen entsprechen einer leichten Handhabung bei Füllung und Entleerung, einem sichern Verschluss auch rücksichtlich der Steuerbehandlung und einer sauberen zweckentsprechenden Behandlung der Flüssigkeit selbst.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 12.]

Grossbritannien. (Ergebnisse der Bahnen im Jahre 1893.) Während des ersten Semesters 1893 ist die Einfuhr ausländischer Waaren nach Grossbritannien um den Betrag von 15,039.000 £ gegen das Vorjahr gefallen, während die Ausfuhr einen Minderbetrag von 4,083.000 £ aufwies. Unter diesen von einer andauernden Depression des Handels Zeugniss gebenden Umständen ist es auch erklärlich, dass die Bahnen im Jahre 1893 im Güterverkehre wesentlich geringere Einnahmen als im Vorjahre erzielten. Der Rückgang in den Einnahmen aus dem Waarenverkehre zeigte sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 noch in erhöhtem Masse, nachdem viele Bahnen durch den vom 29. Juli bis 19. November andauernden, über ein ausgedehntes Gebiet verbreiteten Kohlenstrike in ganz erheblichem Masse in ihren Transportverhältnissen geschädigt wurden. Gegenüber den bedeutenden Summen, welche die Bahnen als Ausfall der Gütereinnahmen ausweisen, stellt sich die in der ersten Hälfte des Jahres 1893 erfolgte Zunahme in den Einnahmen aus dem Personenverkehre als ziemlich bedeutungslos dar, umsomehr, als auch diese Einnahmen in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 gleichfalls unter jene des Jahres 1892 sanken. Die Unterschiede in den Einnahmen der Jahre 1893 und 1892 stellen sich folgendermassen:

	Einnahmen-Differenzen gegen das Jahr 1892			
	im 1. Quartale	im 1. Semester	im 3. Quartale	im 2. Semester
	£	£	£	£
Personenverkehr (42 Gesellschaften) . . .	+ 353.000	+ 378.000	— 233.000	— 369.000
Güterverkehr (42 Gesellschaften).	— 330.000	— 361.000	— 1,347.000	— 1,931.000
Im Ganzen (54 Gesellschaften)	+ 21.000	— 3.000	— 1,613.000	— 2,345.000

Die von 54 Bahngesellschaften ausgewiesenen Einnahmen des zweiten Halbjahres 1893 betrugen im Personenverkehre 17,702.000 £ (— 369.000 £ gegen die gleiche Vorperiode), im Güterverkehre 20,013.000 £ (— 1,931.000 £) und im Ganzen inclusive der diversen Einnahmen 38,848 000 £, d. i. 2,345.000 £ weniger als im zweiten Semester 1892. Wie erwähnt hatte der vorjährige Kohlenarbeiterausstand einen sehr bedeutenden Einfluss auf die Transporteinnahmen vieler Bahnen. So betrugen die Mindereinnahmen der Midlandbahn im verflossenen Halbjahre 797.000 £ oder 16·8 pCt. ihrer Gesammteinnahmen innerhalb dieser Periode. Die London und Northwestern Bahn hatte eine Mindereinnahme von 415.000 £ oder 6·9 pCt. der Totaleinnahmen, die Manchester und Sheffield Bahn 260.000 £ oder 22·1 pCt., die Great Northern Bahn eine Mindereinnahme von 244.000 £ oder 10·5 pCt., die Great Western Bahn eine solche von 214.000 £ oder 4·6 pCt., die Great Eastern von 149.000 £ oder 6·9 pCt. ihrer Gesammteinnahmen. Nur einzelne Bahnverwaltungen, welche Kohlendistricte bedienten, die sich dem Strike nicht angeschlossen hatten, verzeichnen in Folge der daselbst erhöhten Production bessere Einnahmen, z. B. erreichte die North Eastern Bahn eine Mehreinnahme von 94.000 £ oder 2·4 pCt., die North Staffordshire Bahn eine solche von 5000 £ oder 3 pCt. ihrer Gesammteinnahmen. Im Nachstehenden sind noch die Einnahmen des ganzen Jahres 1893, sowie einiger Vorjahre zusammengestellt, woraus ersichtlich wird, dass die Betriebsergebnisse der Bahnen pro 1893 erheblich gegen jene des Jahres 1892 und 1891 zurückbleiben.

Jahr	42 Bahngesellschaften: Einnahmen aus dem Personenverkehr	42 Bahngesellschaften: Einnahmen aus dem Güterverkehr	54 Bahnen: Gesammt-Einnahmen
	£	£	£
1893	33,175.000	40,045.000	75,697.000
1892	33,596.000	42.536.000	78,962.000
1891	32,404.000	41,878.000	77,146.000
1890	31,658.000	40.817.000	75,522.000
1889	30,074.000	39,462.000	72,602.000
1888	28,449.000	37,173.000	68,757.000
1887	28,606.000	36,602.000	67,915.000
1886	27,834.000	35,172.000	65,527.000
1885	27,231 000	35,749.000	65,527.000
1884	27,450.000	35,409.000	66,133.000

Verschiedene Mittheilungen.

Schleppbahnverträge. (Einheitliches Formular für die Abfassung derselben.) Mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection vom 7. August 1891, Z. 5182 ex 1890 (Verordnungs-Blatt Nr. 99 ex 1891), wurde den Oesterr. Privatbahnen eine thunlichste Conformität bei der Erstellung der Schleppbahnverträge nahe gelegt und denselben in erster Linie das bei den k. k. Staatsbahnen in Gebrauch stehende Formulare, welches ein Compendium aller rücksichtlich des Baues und Betriebes der Industrie- und Schleppgeleise-Anlagen in Betracht kommenden Alternativ-Bestimmungen bildet, eventuell als zweite Alternative eine Zweitheilung des Vertragsinhaltes durch Trennung der besonderen Bestimmungen von den allgemeinen Bedingnissen empfohlen. Die Mehrzahl der Bahnen haben sich in Folge dieser Anregung für die Annahme des Formulares der k. k. Staatsbahnen entschieden und nur einige wenige haben sich für die zweite Alternative, nämlich die Zweitheilung des Vertrages, ausgesprochen. Nur drei Bahnen konnten sich für keine der beiden Alternativen entscheiden und haben das Ersuchen gestellt, bei der bisherigen Uebung bleiben zu dürfen.

[G.-I.-Z. 6392 ex 1893.]

Vernehmung über das Eisenbahn-Betriebsreglement. (Ort der Abhaltung derselben.) Die Montag, den 29. Jänner, um 10 Uhr Vormittags beginnende Vernehmung über das Eisenbahn-Betriebsreglement wird nicht im Saale der Commission für Verkehrsanlagen, sondern im Sitzungssaale der Wiener Handels- und Gewerbekammer, I., Wipplingerstrasse 34 (Börsengebäude), abgehalten werden.

Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte. (Wahl der Mitglieder aus den Transport-Unternehmungen.) In der am 28. December 1893 abgehaltenen Conferenz der österreichischen Eisenbahn-Directoren wurden für das Jahr 1894 nachstehende Herren in das Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte gewählt:

Salomon von Bernuth, Inspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Clemens Wilhelm Böhm, Ober-Inspector der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; Johann Heeg, Inspector der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; Guido Hegenbarth, Vorstand des Reclamations-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Johann Herdegen, Inspector der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang; Wilhelm Hübner, Inspector der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft; Dr. Josef Nilius, Rechtsconsulent der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Rudolf von Pflichtenheld, Rechtsconsulent und Ober-Inspector der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn; Dr. Victor Edler von Pflügl, General-Directions-Rath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; Dr. Victor Röll, General-Directions-Rath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; Dr. Alfred Scheiber, Inspector und Directions-Secretär der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen; Dr. Bruno von Wagner, Rechtsconsulent und Ober-Inspector der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und Bohuslav Widimšky, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Umfang der Verantwortlichkeit der Bahnverwaltung für verspätete Ablieferung im Falle nicht rechtzeitiger Beistellung verlangter Wagen.) Ein Handlungshaus hat an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Anfrage gerichtet, ob eine Eisenbahn für verspätete Ablieferung verantwortlich gemacht werden könne, wenn sie die verlangten Wagen nicht rechtzeitig beistelle. Das Centralamt hat seine Anschauung dahin ausgesprochen: Die Voraussetzung einer Entschädigungsforderung wegen Verspätung ist die vorausgegangene Annahme eines Gutes zum Transporte. Diese Annahme wird nach vollständiger Auflieferung durch die Aufdrückung des Datumstempels der Versandtstation auf den Frachtbrief constatirt (Art. 8 des Uebereinkommens). Die blosse Behauptung und beziehungsweise selbst der Nachweis, dass die Eisenbahn das zur Beförderung des angemeldeten Gutes nöthige Wagenmaterial nicht rechtzeitig geliefert habe, genügt nicht, jene wegen Verspätung der Lieferung verantwortlich zu machen; es muss ferner festgestellt sein, dass die Annahme zur Beförderung in der bezeichneten Weise stattgefunden hat. Dagegen würde die Eisenbahn zum Ersatze des entstandenen Schadens verpflichtet sein, wenn sie die Annahme des Gutes, bezw. die Wagenbeistellung in ungerechtfertigter Weise verweigert oder verzögert hätte. Wiefern eine solche ungerechtfertigte Weigerung oder Verzögerung vorhanden sein kann, ist nach Art. 5 des Uebereinkommens von dem competenten Richter zu entscheiden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 12.]

— (Frachtbrief-Eintragungen bei frankirten Sendungen, deren Gesammtfracht-Betrag nicht zum Voraus genau bestimmt werden kann.) Aus Anlass einer Reclamation ist eine Verwaltung darauf aufmerksam gemacht worden, dass es der im vierten Absatze des § 2 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 6 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr enthaltenen Vorschrift kaum entsprechen dürfte, wenn in den Fällen, wo eine Sendung frankirt ist, der Betrag der Gesammtfracht aber nicht zum Voraus bestimmt werden kann, die im Frachtbriefe für die Einschreibung der Frankaturbeträge vorgedruckten (stark umrahmten) Colonnen nicht ausgefüllt, und beziehungsweise jene Beträge in die für die beim Empfänger zu erhebende Fracht vorbehaltene Reihe eingetragen werden. Die betheiligten Verbandsverwaltungen haben hierauf folgenden Beschluss gefasst: „Die Sendungen, welcher Frankaturnoten beigegeben werden, sind stets in Ueberweisung abzufertigen, dagegen sind die Beträge nichtsdestoweniger in die Rubrik „Frankirte Fracht" einzustellen. Zur Vermeidung von Anständen sind die Versandtstationen verpflichtet, in die Rubrik „Unfrankirte Fracht" der Frachtbriefe zu solchen Sendungen die Bemerkung „Frankaturnote" anzubringen." Gleichzeitig haben die Verwaltungen darauf aufmerksam gemacht, dass auch in anderen Verbänden dasselbe Verfahren, welches zu der Reclamation Anlass gegeben hat, geübt werde. In Folge dessen könne die Aenderung ihren Zweck nur erreichen, wenn sie von allen dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Verwaltungen gleichmässig zur Anwendung gebracht werde, während die einseitige Einführung in einem Staate oder Verbande allein nothwendigerweise Complicationen zur Folge haben müsste.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 12.]

— (Veröffentlichung von Tarifermässigungen.) Ueber eine seinerzeit von einem Staate an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern gestellte Anfrage, in welchem Umfange Tarifermässigungen veröffentlicht werden sollen, hat das genannte Centralamt sich dahin ausgesprochen, dass in den Publicationen zum mindesten das Gut, sowie die in Betracht kommende Transportstrecke genau bezeichnet und die bewilligte Ermässigung zahlenmässig angegeben werden sollte. Im Verfolge dieser Mittheilung wurde constatirt, dass in den Publicationen der Eisenbahn-Verwaltungen des in Betracht kommenden Landes wohl das Gut, für welches die Taxreduction bewilligt ist, sowie auch die Transportstrecke, nicht aber der Betrag der reducirten Taxe angegeben wird. Der Staat, von welchem die Angelegenheit zur Sprache gebracht wurde, hat auf eine weitere Verfolgung desselben vorläufig verzichtet, sich aber vorbehalten, bei einer etwaigen Revision des internationalen Uebereinkommens darauf zurückzukommen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", Nr. 12, 1893.]

— (Zulässigkeit der Nachnahme auf Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann.) Im Anschluss an die bezügliche Veröffentlichung des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport (vergl. Vrdgs.-Bl. ex 1893, Nr. 87, Seite 1411) ist dem genannten Centralamte vom kais. Deutschen Reichseisenbahnamte in Berlin mitgetheilt worden, dass die Bestimmung im Art. 13, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr deutscherseits nicht als ein absolutes Verbot, sondern nur als eine Beschränkung der betreffenden Befugnisse des Absenders aufgefasst werden könne. In diesem Sinne seien Einleitungen dazu getroffen, dass in den internationalen Verkehren, an denen Deutsche Bahnen betheiligt sind, Nachnahmen auf solche Güter, für die die Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden könne, insbesondere auf Fischsendungen zugelassen werden. Gerade bei letzteren liege für eine derartige Massregel ein dringendes Verkehrsbedürfniss vor, dessen Befriedigung zu verbieten, nicht wohl in der Absicht des internationalen Uebereinkommens gelegen haben könne. Auch würde die fragliche Erleichterung offenbar illusorisch werden, wenn man sie, wie von anderer Seite vorgeschlagen, an die für die Eisenbahnen kaum annehmbare Bedingung knüpfen wollte, dass diese auf die Vorausbezahlung der Fracht für leicht verderbliche Gegenstände verzichten. (Vergl. auch die rücksichtlich der österr. Bahnen getroffene Verfügung, Vrdgs.-Bl. ex 1893, Nr. 62, Seite 1010.)

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", Nr. 12, 1893.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.
Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In Nr. 6 dieses Blattes vom 16. Jänner 1894 soll es in der betreffenden Kundmachung auf Seite 136 in dem Absatze „h“ anstatt des Wortes „nefüslten“ richtig heissen: „gefüllten“.

Wien, am 22. Jänner 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrags VI zum Theil II.

Mit 15. Februar 1894 tritt zum Theil II des Breslau-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. August 1891 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direction Breslau erhältlich.

Wien, am 21. Jänner 1894. [73]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Erleichterte Beförderung von Heu und Stroh.) Die mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 wieder eingeführte Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, findet vom 25. Jänner 1894 ab auch Anwendung

a) im Binnen-Verkehr der auf Seite 9 des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel unter a. 1, 2, 4—6 bezeichneten Bahnen, sowie der Weimar-Geraer und Oberhessischen Eisenbahnen;
b) im Wechsel-Verkehr der auf Seite 9 und 10 des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel unter b. 1—7, 9—11, 13—34 aufgeführten Eisenbahnen untereinander, soweit nicht daselbst bezüglich einzelner Verwaltungen Beschränkungen besonders hervorgehoben sind.

Auf den Strecken der Hessischen Ludwigs- und Eckernförde-Kapellner Schmalspurbahn wird diese Vergünstigung nicht gewährt.

Bromberg - Sächsischer Verbands - Gütertarif. (Einführung des Nachtrages VII.) Mit dem 1. Februar 1894 tritt der Nachtrag VII zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Antonsthal, Cossen, Frohburg, Geithain, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b. Waldheim, Hetzdorf b. Oederan, Lastau, Lunzenau, Narsdorf, Penig, Remse Rochlitz, Rochsburg, Waldenburg i. Sachsen, Wechselburg und Wolkenburg der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Pritzig des Directionsbezirks Bromberg.

VERORDNUNGS-BLATT
DES
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
265	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Dresden-Elbkai	Rossitz	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1894		112 Pfennige**)	67*) Pfennige	72*) Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe	Der Frachtsatz von 72 Pfge. gilt auch für Transporte, welche von ausländischen Stationen per Bahn in Tetschen eintreffen. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabzugsgebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Ansig-Landungsplatz **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich dieser Frachtsatz bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 4 Pfge. pro 100 kg
				Mittelwalde			Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. August 1883	46·9 kr.	23·4 kr.		23·5 kr.			
266	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Ausstellungs-Güter	Wien Oe.N.W.B.	Pardubitz S.N.D.V.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	kr. 180	kr. 90		kr. 90	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungs-Objecte mit der Bestimmung für Pardubitz loco, resp. Prag loco
					Prag Oe.N.W.B.				199	99·5		99·5			
267	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Zucker aller Art (excins. Traubenzucker, Stärkezucker und Rohzucker)	Rossitz	Ansig Oe.N.W.B. loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	89 kr.	79·3 kr.		9·7 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	268	269	270	271
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kalksteine, Bruchsteine und Schotter	Kalk der Classe C	Gefärbte Baumwolle	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)
für die Transportstrecke von	Mannersdorf	via Grusbach-Schönau Nikolsburg	oder vice versa Werdan	Nestomitz (Zuckerfabrik)
für die Transportstrecke nach	Simmering (St.E.G.)	via Grusbach-Schönau Znaim (St.E.G.)	oder vice versa Rumburg	Budapest (nyugoti-pályaudvar, Lipotváros, Józsefváros, dunaparti-teherpályaudvar, fővárosi-közraktarak Kelenföld und deli vasut [Südbahnhof])
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Für das innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses 5000 Tonnen übersteigende Quantum.** Anfgabe in vollen Wagenladungen; Anfrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1894	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ab 1. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif, Theil II. Heft 1 vom 1. Juni 1892	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen
Frachtsatz per 100 kg	9 kr.	Bestebt kein directer Satz	Besteht kein directer Satz	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	7 kr.		149 / 168 Pfge.	208 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2 kr.	2·5 kr.		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895	Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895		
Besondere Bemerkungen	Für das ab 1. Jänner 1894 zur Anlieferung gelangte Quantum bis zu 5000 t wird der nebenstehende ermässigte Frachtsatz nicht zugestanden. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Gleichzeitig tritt das im Vrdgs.-Bl. 142 vom 14. December 1893, sub Post 2438, publicirte Zugeständniss für die gleichen Transporte ausser Kraft	Die Parteien haben das Abladen von den Eisenbahnwagen in Znaim durch ihre Arbeiter auf eigene Kosten zu besorgen, und müssen diesbezüglich die Frachtbriefe eine entsprechende Bestätigung enthalten		

Fortlaufende Nr.	272	273	274
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Tranbenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Holzstoff in nassem Zustande	Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut
für die Transportstrecke von	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Eger (B.E.B.) loco	P ü r s t e i n
für die Transportstrecke nach	B u d a p e s t (nyugoti-palyandvar, Lipotváros, Jozsefváros, dunaparti-teherpalyaudvar, fővarosi-közraktarak, Kelenföld und deli vasut [Südbahnhof])	Prag (Sandthor)	K l i n g e n t h a l (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen (à 1000 kg).** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. **Auflieferung von mindestens 400 Tonnen (à 1000 kg)** 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 3. Aufrechthaltung der übrigen, für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1894	Bis Ende December 1894	Bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V
Frachtsatz per 100 kg		39 kr. ö. W.	24·2 kr. ö. W.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	170 kr.	35 kr. ö. W.	21·4 kr. ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		4 kr. ö. W.	2·8 kr. ö. W.
Art der Durchführung	In der Zeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis Ende Februar 1894 im **Rückvergütungswege.** In der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 im **Kartirungswege**	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Bahnseitig beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1895
Besondere Bemerkungen	*)	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

*) Für die in der Periode vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen wird der ermässigte Frachtsatz nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 ein zweimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode.
Die Differenz zwischen den auf Grund des factisch angewendeten und gegenwärtigen ermässigten Frachtsatzes resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Anfgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, liquidirt.
Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1894 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.
Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1894 bis Ende November 1894 anfgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Anfgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Betheiligten Verwaltungen

Eieenerze

Eisener

Trzynietz	Friedland K.F.N.B.	Benthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O.S. Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg).

Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprunge- bie zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund des „Neuen Ausnahmetarifes Nr. 2 B“ des Nachtrages I, giltig vom 1. September 1893, zum Verbandegütertarife, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, und der Sendungen nach Friedland und Trzynietz auf Grund der nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsätze; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt“ dee Frachtbriefee bezügliche Erklärung enthalten eein muss; Bezahlung der Fracht für des wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für dae Ladegewicht der beigestellten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigeu Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungeu in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinande-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau; Abladen der Sendungen in Friedland und Trzynietz durch Parteiorgane

Bis Ende December 1894

Localtarif	Nachtrag I vom 1. September 1893 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes
Beetehen keine directen Frachtsätze	
a) 72·4 kr. b) 59·0 kr.	a) 65·1 kr. b) 51·9 kr.
	15·6 Markpfennige
Ad a) im Kartirungswege nnd ad b) durch Anwendung der Kartirungs-Frachtsätze und Rückvergütung bei Friedland von 13·2 kr. und bei Trzynietz von 13·4 pro 100 kg aus denselben	Im Rückvergütungswege

Die ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege finden gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung

Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen nebenbezeichneter Art verladen, eo ist bahnämtliche Umladung in Wien-Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebs-Reglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeit des Zugeständnisses die zufolge des nebenbezeichneten Tarifes in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze für Eisenerze von Eisenerz nach Oberschlesien oder die österreichiechen Gebührenantheile aus denselben eine Reetringirung erfahren, eo wird ebenso eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frechtnachlaeses vorbehalten. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne dee Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreiee Gutgewicht zugestanden, das jedoch nach Trzynietz rücksichtlich der Strecke Teschen—Trzynietz nicht zur Anwendung gelangt

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt von der und im Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel; für die Transportstrecke von / nach; bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen; und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung; Frachtsatz per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz; Nachlass vom bestehenden Frachtsatze

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
276	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. S—57 und 59 des Tarifes Theil I	Grammat-Neusiedl Wr.-Neustadt	Marburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Sendungen müssen zum Kirchenhau in Marburg bestimmt und an die Bauleitung desselben adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	80 72 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
277	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	St. Egyden	Neunkirchen Ternitz Pottschach Gloggnitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 12 16 16 16	8 10 12 12	4 6 4 4	Im Kartirungswege		
278	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Thoneisenstein (Bauxit)	Lees-Veldes	Liesing	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	141 Heller	124 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		
279	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Messingbleche und Messingdraht	Brixlegg	Wien (K.E.B.)	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	356 Heller	298 Heller	58 Heller	Im Kartirungswege		
280	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gerste der Posit. G-13 des Tarifes Theil I	Atzenbrugg	Hütteldorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	29 kr.	25 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
281	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen												

Ergänzung.

Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 143, Pos. 2537 ex 1893, erfährt insoferne eine Ergänzung, als die daselbst im Rückvergütungswege zur Einführung gebrachten ermässigten Frachtsätze von Reichenberg loco nach **Brüx und Teplitz** oder vice versa unter denselben Bedingungen auch Giltigkeit haben für die gleichen Relationen des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes.

Federhalter

in jeder Preislage und in unübertroffener, solidester Ausführung empfehlen neben ihren altbewährten Fabrikaten in

Stahlschreibfedern

CARL KUHN & CO.

WIEN.

Zu beziehen durch alle Schreibrequisiten-Handlungen. (384)

Man verlange stets ausdrücklich: **LIEBIG** Company's

Fleisch-Extract

Dient zur augenblicklichen Herstellung von Fleischbrühe und zur Verbesserung von Suppen, Gemüsen, Saucen und Fleischspeisen jeder Art. Vortreffliches Stärkungsmittel für Kranke und Genesende.

Als Bürgschaft für die **Echtheit** und Güte achte man besonders auf den Namenszug des **Erfinders** J. Liebig in **blauer Schrift.**

(394)

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie **alle Arten von**

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

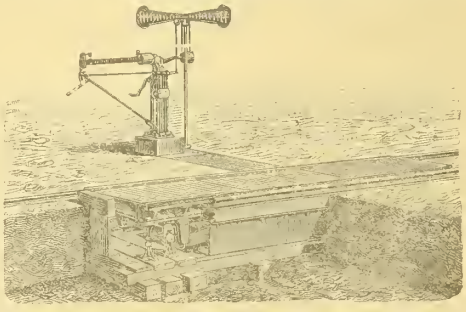
C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

Centrale: Filiale:

Wien, I. { Maximilianstrasse 8. / Akademiestrasse 4. } Budapest, Andrássystrasse Nr. 1.

Erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier-** und **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

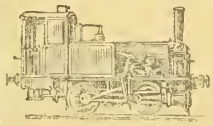
versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Schmalspurige Eisenbahnen



fest und verlegbar für Hand-, Pferde-, u. Locomotiv-betrieb

Orenstein & Koppel.

Feldbahnfabrik.

Wien, Budapest, VI., Andrassy-út 81.

(341)

Prag, Mariengasse 41 neu. I., Schwarzenbergstrasse 8.

Uebernahme von Bau u. Betrieb.

Vermiethung ganzer Anlagen.

F. G. NEPTUN

Draht, Drahtseile, Kabel

Carlswerk

Felten & Guilleaume

Mülheim am Rhein

Wien und Budapest

fabriciren:

Eisen- und Stahldraht

für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugbarrièren u. s. w.

Kupfer- und Broncedraht

Isolirte Drähte und Kabel

für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht. Kabel mit Guttaperchа- und mit Gummiadern, Bleikabel, Patent-Bleikabel mit Papier-Isolation und Lufträumen.

Drahtseile

für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstauwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verholtrossen.

(393)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 30. Jänner 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Revision des schweizerisch-badischen Vertrages über die Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung des Anhanges zu den Statuten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den den geänderten Artikel 6 enthaltenden Anhang zu den Statuten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 17. Jänner 1894. — Z. 31.962 ex 1893. H.-M.-Z. 3900.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Pardubitz oder Rossic über Bohdaneč und Chlumetz nach der Station Königstadtl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Unternehmer für Erbauung von Localbahnen Victor Noback in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Pardubitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder Rossic der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Bohdanec und Chlumec nach der Station Königstadtl der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Jänner 1894. Z. 67.632 ex 1893.

Revision des schweizerisch-badischen Vertrages über die Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen.

Nachdem die Regierungen der Bodensee-Uferstaaten am 22. September 1867 die internationale Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee (Ober- und Ueberlingersee) vereinbart hatten, wurde am 28. September desselben Jahres ein besonderer Vertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogthum Baden abgeschlossen, welcher die gleichen Verhältnisse für den Untersee und für die Rheinstrecke zwischen Konstanz und Schaffhausen im Sinne der für die Bodenseeschiffahrt getroffenen Bestimmungen regelte.

Es war daher nur natürlich, dass der Revision der internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee, welche im Jahre 1892 auf Grund der Anträge der im Mai 1892 zu Bregenz abgehaltenen internationalen Bodensee-Schiffahrts-Conferenz stattfand, auch eine Revision des badisch-schweizerischen Vertrages folgte. In der That stellte die badische Regierung noch im December 1892 einen darauf bezüglichen Antrag, schlug eine commissarische Berathung in Schaffhausen vor und arbeitete auch gleich einen zur Grundlage für die Verhandlungen bestimmten Entwurf aus. Der schweizerische Bundesrath nahm, nachdem er sich vorher der Zustimmung der betheiligten Cantone, Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen, versichert hatte, die badischen Vorschläge an und brachte seinerseits Schaffhausen für den Zusammentritt der Conferenz in Antrag. Am 13. Mai 1893 traten denn auch die Delegirten beider Staaten, u. zw. schweizerischerseits der Regierungsrath in Schaffhausen, Dr. Emil Joos, der Regierungspräsident in Frauenfeld, Dr. Konrad Egloff, der Nationalrath und Landamman in St. Gallen, Josef Keel,

der Dampfschiffverwalter in Luzern, Eduard Schmid und als technischer Beirath der Oberst und Director der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein, Oscar Ziegler, badischerseits der geheime Ober - Regierungsrath Dr. Karl Schenkel und der Baudirector Max Honsell in Schaffhausen zusammen, unterzogen die gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung vom 28. September 1867 einer Durchsicht und einigten sich über die in Durchführung der Revision ihren Regierungen zu stellenden Anträge.

Conform dem von der Bregenzer internationalen Conferenz eingehaltenen Vorgange wurden auch in Schaffhausen die Anträge der Conferenz in einem Protokolle zusammengefasst und in formeller Beziehung die Ausscheidung der nicht mehr zeitgemässen Bestimmungen des alten Vertrages und deren Ersetzung durch gleichlautende, gleichzeitig in Kraft zu setzende landesrechtliche Vorschriften der beiden vertragschliessenden Staaten in's Auge gefasst.

Aber auch sachlich lehnen sich die Anträge der Schaffhausener Conferenz grösstentheils an die Bregenzer Vereinbarungen an, welch' letztere nach erhaltener Zustimmung aller fünf Uferstaaten österreichischerseits mit Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, in Kraft gesetzt und verlautbart wurden. Unter den geringfügigen Abweichungen sind insbesondere die nachstehenden hervorzuheben. Für Dampfbootanlandestellen genügt die Ausrüstung mit einer helltönenden Nebenglocke. Die Sichtweite der Positionslichter hat für Dampfschiffe nur zu betragen für das Buglicht 3 km, für die Seitenlichter 2 km, für das Hecklicht 0·5 km. Von der Verpflichtung der Segelyachten, Fischer- und Ruderboote, bei Annäherung von oder zu Dampfbooten rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen, wurde Umgang genommen. Dagegen wurde den Dampfschiffen gestattet, bis auf Weiteres auf den Rheinstrecken vom Frauenpfahl bei Konstanz bis Ermatingen-Staad und von Oberstaad bis Schaffhausen zur Beleuchtung des Fahrwassers und der Landungstellen am Bug ein elektrisches Licht (Scheinwerfer) zu führen, in welchem Falle sie auch jedem andern Schiffe auszuweichen haben. Bei der Begegnung zweier Dampfschiffe mit Scheinwerfern ist dieses Licht von der Zeit an, wo sich die Schiffe in Sicht kommen, bis nach erfolgter Vorüberfahrt abzublenden. Die Seitenlichter sind auch während der Anwendung des Scheinwerfers, das weisse Buglicht nur während dessen Abblendung zu führen.

Abgesehen wurde ferners von den für den Bodensee aufgestellten Ausweichregeln für Segelschiffe. Dagegen wurden für die vorerwähnten Rheinstrecken noch folgende Fahr- und Ausweich- und sonstige Verhaltungsregeln beantragt:

1. In diesen Stromstrecken dürfen Schiffe in derselben oder in entgegengesetzter Richtung nur da aneinander vorüberfahren, wo das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt.

2. Wo es an genügendem Raume zum Vorbeifahren mangelt, hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist; befindet sich aber bereits ein zu Berg fahrendes Schiff in der Fahrwasserenge, dann muss das zu Thal fahrende vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat.

3. Bei scharfen Strombiegungen müssen so lange, bis der Steuermann die Biegung übersehen kann, alle Dampfschiffe sich an der rechten Seite des Fahrwassers halten.

4. Erreicht ein Dampfschiff ein anderes Dampfschiff bis auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen, so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hinteren Dampfschiffes vorfahren, so muss derselbe das in der Signalordnung für diesen Fall vorgesehene Zeichen mit der Dampfpfeife geben und an derjenigen Seite, mit welcher er an dem anderen Schiffe vorbeifahren will, bei Tag eine blaue Flagge auslegen, bei Nacht ein weisses Licht hin- und herschwenken, worauf der Führer des vorausfahrenden Schiffes diese Zeichen zu wiederholen, nach der entgegengesetzten Seite auszubiegen und während der Vorbeifahrt die Maschinenkraft zu mindern hat. Bevor die Wiederholung der Zeichen erfolgt ist, darf das Vorfahren nicht stattfinden.

5. Ist der Führer eines Dampfschiffes durch besondere Umstände gehindert einem in gerader Richtung entgegenkommenden anderen Dampfboote nach rechts auszuweichen, so hat er den Gang der Maschine zu mindern und die vorstehend unter 4 erwähnten Zeichen zu geben, worauf beide Schiffe nach links ausweichen. Von Dampfschiffen sind zuvor diese Zeichen als Nachricht des Einverständnisses zu wiederholen; unterbleibt diese Wiederholung, so hat das Schiff, welches die Absicht des Linksausweichens kundgegeben hat, die Fahrt zu mindern, nöthigenfalls zu stoppen oder rückwärts zu gehen, bis die Vorüberfahrt nach der Regel erfolgt ist.

6. Fahrzeuge jeder Art, welche bei der Querfahrt über den Rhein den Curs eines Dampfschiffes kreuzen, müssen von dem Bug eines zu Berg fahrenden Dampfschiffes mindestens 100 m, eines zu Thal fahrenden Dampfschiffes mindestens 200 m entfernt bleiben.

7. Zu Thal treibenden oder geruderten Segelschiffen, Fischerkähnen u. dgl. muss ein Dampfschiff stets ausweichen; in beengtem Fahrwasser gibt der Führer des Dampfschiffes die in Ziffer 4 vorgeschriebenen Zeichen, worauf das andere Schiff thunlichst auf die Seite zu gehen hat.

8. Auf Strecken, wo Fahrzeuge an Mauern, Pfahlwerken u. dgl. liegen, oder am Ufer im Aus und Einladen begriffen sind, hat das Dampfschiff beim Vorüberfahren die Kraft zu mindern.

9. Wenn Fahrzeuge ausserhalb der gewöhnlichen Landungsplätze halten, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, dass einerseits der Fahrweg für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt, anderseits die Gefahr, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestossen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen ist. In Stromengen, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsstellen, sowie auf den Fahrwegen durch Brücken, dürfen Schiffe nicht liegen.

10. Ist ein Schiff festgefahren oder gesunken, so ist die Stelle bei Tag durch eine weithin sichtbare weisse Flagge, bei Nacht durch ein von allen Seiten sichtbares Licht zu bezeichnen. Wird die Schiffahrt durch das festgefahrene oder untergegangene Schiff behindert oder gefährdet, so muss dasselbe sofort durch den Führer oder Eigenthümer beseitigt werden, widrigenfalls durch die Polizeibehörde die Beseitigung auf Kosten des Eigenthümers oder Führers angeordnet wird.

Das Verhalten bei unsichtigem Wetter betreffend, entfallen die Bestimmungen über das Verbot des Schleppens

von Flössen und betreffs der Vornahme von Wasserbauten, dagegen müssen auf den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Ermatingen, sowie zwischen Oberstaad und Schaffhausen, wenn der Nebel so dicht wird, dass keines der Ufer mehr deutlich gesehen werden kann, die auf der Fahrt begriffenen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle halten.

Auf der Schaffhausener Conferenz wurden ferners Vorschriften über die Beförderung von gefährlichen Stoffen, und zwar von Sprengstoffen und von ätzenden wie von andern giftigen Stoffen vereinbart, während auf der Bregenzer Conferenz die Beschlussfassung über diese Materie dem Correspondenzwege vorbehalten wurde.

Endlich ist aus dem Protokolle, welches über die Schaffhausener Conferenz aufgenommen wurde, noch Nachstehendes als theils für die Bodenseeschiffahrt, theils an und für sich besonders beachtenswerth hervorzuheben:

Der örtliche Wirkungskreis der die Schiffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen betreffenden Bestimmungen soll in Konstanz bei derjenigen Linie beginnen, welche von dem Frauenpfahl (Kugelbake) nach der nordöstlichen Ecke des Conciliumsgebäudes gezogen wird und bei der Rheinbrücke zwischen Schaffnausen und Feuertalen endigen.

Die Prüfungsurkunden, welche von den zuständigen Behörden eines Uferstaates des Bodensee's für Schiffe ertheilt wurden, sollen auch für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen Giltigkeit haben, ohne dass es einer ausdrücklichen Ausdehnung auf dieses Gebiet bedarf.

Nach Art. 6 der Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee vom 28. September 1867 hat zwar ein für den Bodensee ausgestelltes Schifferpatent für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen nur dann Giltigkeit, wenn auf Grund des Nachweises längerer praktischer Ausübung des Schiffergewerbes auf dem letzteren Wassergebiete durch die zuständige Behörde eines an den Untersee oder an die gedachten Stromstrecken angrenzenden Staates eine zusätzliche Patentirung ertheilt worden ist. Man erachtet es aber übereinstimmend als zulässig, dass ein nur für den Bodensee patentirter Schiffsführer ohne eine solche zusätzliche Patentirung den Untersee und die gedachten Rheinstrecken befahre, sofern er einen für dieses Wassergebiet mit Patent versehenen Schiffer als Steuermann an Bord hat.

Uebereinstimmung wurde ferners darüber erzielt, dass die vertragenden Staaten sich künftig über nachstehende Gegenstände Mittheilung machen sollen:

a) Ueber die Behörden und Amtsstellen, welche zur Ausstellung der Schiffsprüfungsurkunden und der Schifferpatente zuständig sind;
b) über die etwa zur Schiffahrts- und Hafenordnung vom 28. September 1867 und zu den landesrechtlichen Vorschriften ergehenden Vollzugsbestimmungen;
c) über die örtlichen Vorschriften, die etwa hinsichtlich des Verkehres mit Gondeln u. dgl., sowie hinsichtlich der Ordnung an den Landesstellen erlassen werden,

Wegen der Genehmigung der Anträge der Schaffhausener Conferenz wurden bereits die erforderlichen Schritte eingeleitet und hat speciell der Schweizer Bundesrath mit Botschaft vom 1. December 1893 die Bundesversammlung um die Ratification dieser Abmachungen ersucht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz. (Anordnung der Trassenrevision, politischen Begehung und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 19. Jänner die k. k. Statthalterei in Linz angewiesen, das Project für eine schmalspurige Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz im Sinne des abgekürzten Verfahrens der Trassenrevision, politischen Begehung und Stationscommission zuzuführen und über das Ergebniss dieser Amtshandlung, sowie über die Frage der Gemeinnützigkeit des geplanten Unternehmens einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [Z. 64.405 ex 1893.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung von Hochbauten für Sicherungsanlagen in Prerau.) Die Pläne für die anlässlich der Ausführung von Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen am Hauptbahnhofe in Prerau herzustellenden Hochbauten, d. i. eines als Anbau an das bestehende Maschinenhaus für elektrische Beleuchtung zu errichtenden Accumulatorenhauses und des Weichenstellhauses für die Centralgruppe, wurden genehmigt.
[28. November 1893, Z. 62.853.]

— (Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Dzieditz.) In der Station Dzieditz wird behufs Schaffung von Räumen für die Güterexpedition und Gepäcksdeponirung an das Aufnahmsgebäude ein Anbau ausgeführt.
[19. December 1893, Z. 55.866.]

— (Herstellung eines Schotterladegeleises.) In km 345·0/1 der Linie Wien—Krakau zwischen den Stationen Jawiszowice und Oswięcim gelangt für Zwecke des Schotterlieferanten L. Miedzwinski in Myslowitz ein Schotterladegeleise zur Ausführung. [22. December 1893, Z. 62.039.]

— (Wasserleitung unter dem Bahnkörper.) Die Führung einer Trinkwasserleitung für die Gemeinde Přiwoz unter dem Bahnkörper durch das offene Object in km 267·871 der Strecke Ostrau—Hruschau wurde bewilligt.
[22. December 1893, Z. 67.356.]

— (Auflassung eines Durchlasses.) Der Durchlass in km 255·9/10 der Strecke Stiebnig—Schönbrunn wird aufgelassen. [25. December 1893, Z. 64.411.]

— (Linie Wien — Marchegg: Bauliche Herstellungen in Oberweiden.) In der Haltestelle Oberweiden wird behufs Errichtung einer Rübenverladestelle ein Manipulationsplatz längs des Ausweichgeleises in km 40·415 und 40·485 nebst einer Zufahrtstrasse, und für Zwecke der Ungereigener Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [29. December 1893, ZZ. 64.262 und 68.087.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Trink- und Nutzwasserleitung in der Station Golleschau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. November 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte Herstellung einer Trink- und Nutzwasserleitung für die Station Golleschau der Bauconsens ertheilt. (17. December 1893, Z. 66.326.]

— (Linie Zauchtel — Bautsch: Kalkschuppen in der Station Bautsch.) In der Station Bautsch wird für Zwecke der Firma S. Schnabel & S. Karplus ein Kalkschuppen hergestellt und werden zwei für Kohlenablagerung bestimmte Plätze eingeplankt. [14. December 1893, Z. 66.121.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Bauliche Herstellungen in Stramberg.) Das Project für die Herstellung eines von der Station Stramberg abzweigenden, zum Kalkringofen der Stramberger Kalkbrennerei der Firma Knauer & Barabas führenden Ladegeleises sammt Brückenwaage, ferner eine das currente Localbahngeleise vor dem Einfahrtswechsel der Station kreuzenden Zufahrtsstrasse zu dem Etablissement dieser Firma wurde zur Ausführung genehmigt.
[30. December 1893, Z. 68.831.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer und Erweiterung von bereits früher ertheilten Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 26. December 1893, Z. 88.230, die Dauer der den Reichstags-

abgeordneten Cornel Abrányi, Julius Horváth und Graf Eugen Lázár, ferner dem Geheimen Rathe Baron Kálmán Kemény seinerzeit mit Erlass vom 3. Juli 1892, Z. 49.703, und vom 3. August 1892, Z. 49.704, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgendes normalspurige Localbahnnetz:

a) für eine von der Endstation Szászrégen (Sächsisch-Regen) der Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (einer Flügelbahn der östlichen Hauptlinie Budapest—Nagyvárad [Grosswardein]—Brassó [Kronstadt]—Predeal) abzweigende, entlang dem Marosthale bis Gyergyó-Szent-Miklós führende,
b) diese von dort aus durch das Oltthal in der Station Sepsi-Szent-György mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Brassó—Sepsi-Szent-György—Készdi-Vásárhely der Brassó-Háromszéker Localbahnen verbindende Linie,
c) eine von der zukünftigen Station Oláh-Toplicza abzweigende, bis zum Badeorte Borszék führende Flügelbahn der Linie a) (Vorconcession Z. 49.703/III ex 1892, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1892, Vorconcession Post 2 a, b, c),
d) eine von der Station Maros-Vásárhely der Localbahn Kocsárd — Maros-Vásárhely — Szászrégen ausgehende, über Nyárád-Szereda, Kis-Adorján und die Gemarkung der Gemeinde Szováta bis Parajd führende Linie (Vorconcession Z. 49.704 ex 1892, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1892, Vorconcession Post 1),

auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert, und gleichzeitig den Genannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine

e) von der Station Szászrégen der Linie a) abzweigende und diese über Bátos, Monor und die Gemarkung der Gemeinde Bilah in der Endstation Besztercze (Bistritz) mit den Linien Maros-Ludas—Besztercze der kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kolozsvár (Klausenburg)—Dées—Besztercze der Szamosthalbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahnlinie,

auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Entlastung der Eisenbahn von der Haftpflicht bei besonderen Gefahren.) Der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ entnehmen wir aus einem Urtheil des I. Civilsenates des Oberlandesgerichtes in Kolmar vom 9. December 1892 die nachstehende Entscheidung, welche in Ansehung der im Art. 31 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorgesehenen Entlastung der Eisenbahnen von der Haftpflicht bei besonderen Gefahren auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung ist: Nach Art. 395 des Handelsgesetzbuches haftet der Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes, wenn er nicht beweist, dass dieser Schaden durch höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder in Folge von Mängeln der Verpackung entstanden ist. Geschieht jedoch die Versendung mittelst der Eisenbahn, so ist, da die Deutschen Eisenbahnen in ihren Betriebsreglements von dem ihnen im Art. 424 des Handelsgesetzbuches eingeräumten Rechte Gebrauch gemacht haben, die Bahn in den hierselbst aufgeführten Fällen zunächst von jeder Beweislast befreit, und es hat vielmehr der Versender darzuthun, entweder, dass der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist, oder doch, dass derselbe nicht in Folge der in Gemässheit des Art. 424 begründeten besonderen Gefahr entstanden sein kann. Wird lediglich dieser letztere Beweis erbracht, so tritt die Regel des Art. 395 wieder ein und es kann also die Eisenbahn immer noch beweisen, dass der Schaden durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sei.

Preussen. (Tödtungen und Verwundungen auf den preussischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1892/93.) Im Jahre 1892/93 sind durch Unfälle der Züge während der Fahrt 2 Reisende getödtet und 127 verletzt worden (gegen das Vorjahr — 4, bezw. + 81), in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Benützen, Besteigen und Verlassen der Züge wurden 22 (— 1) Reisende getödtet und 32 (— 12) verletzt. Im Ganzen wurden von je 1,000.000 beförderten Reisenden 0·07 (— 0·03) getödtet und 0·49 (+ 0·19) verletzt. Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden im Berichtsjahre durch Unfälle der Züge während der Fahrt 4 (— 10) getödtet und 181 (+ 47) verletzt, auf andere Weise wurden 247 (— 32) getödtet und 1212 (— 100) verletzt. Von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstigen im Dienste befindlichen Beamten wurden unverschuldet durch Unfälle der Züge im Berichtsjahre 0 (— 1) getödtet und 16 (— 3) verletzt, in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen der Züge oder beim Betreten der Bahn wurden 4 (+ 1) getödtet und 5 (— 1) verletzt. Von fremden Personen wurden unverschuldet durch Unfälle der Züge, bezw. durch falsche Handhabung der Uebergangsschranken 8 (+ 2) getödtet und 6 (— 8) verletzt, in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn wurden 132 (— 3) getödtet und 82 (— 13) verletzt. Die Gesammtzahl der so Verunglückten betrug mithin 2082 gegen 2137 im Vorjahr. Ausserdem sind im Berichtsjahre bei Nebenbeschäftigungen 4 (+ 2) Personen getödtet und 407 (— 20) verletzt worden. Durch Selbstmord, bezw. Selbstmordversuche wurden 89 (— 29) getödtet bezw. 23 (+ 9) verletzt.

— (Aufhebung einer Güternebenstelle.) Am 1. Februar gelangt die Güternebenstelle in Proskau bei Oppeln (Bezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau) zur Aufhebung.

Bayern. (Wiedereröffnung von Eisenbahn-Schiffbrücken.) Die Eisenbahn-Schiffbrücken der Pfälzischen Eisenbahnen bei Maximiliansau und Speyer wurden am 17., bezw. am 20. Jänner dem Verkehre wieder übergeben.

Italien. (Unterbrechung der Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahnverwaltung.) Der „Consulente dell' Impiegato ferroviario“ hat ein Urtheil des Appellgerichtshofes in Genua vom 14. Juli 1893 publicirt, worin ausgesprochen ist, dass gemäss Art. 146 der mit dem Gesetze über den Betrieb der italienischen Eisenbahnen vom 27. April 1885 genehmigten Bestimmungen über die Tarife und Transportbedingungen die Verjährung nur mit der an den Bahnhofvorstand gerichteteten administrativen Reclamation unterbrochen werde und eine an das Eisenbahn-Inspectorat gerichtete Beschwerde dieselbe Folge nicht haben könne, auch wenn die Beschwerde von diesem angenommen worden wäre, da das Gesetz wörtlich auszulegen und hienach das Inspectorat bei der Behandlung der Reclamationen nicht mitzuwirken berufen sei. Der bezogene Art. 146 lautet: „Die vom Transportvertrage herrührenden Handlungen gegen die Verwaltung verjähren mit Ablauf: a) von sechs Monaten, wenn die Beförderung in Europa ausgeführt wurde; b) von einem Jahre, wenn die Beförderung ausserhalb Europas ausgeführt wurde. Der Termin für die Verjährung lauft im Falle totalen Verlustes vom Tage an, an welchem die zu transportirenden Waaren an ihren Bestimmungsort hätten gelangen sollen; im Falle theilweisen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung vom Tage der Aufgabe an. Der Lauf der Verjährung wird unterbrochen durch das erste Gesuch, welches der Interessent in doppelter Ausfertigung auf administrativem Wege dem Bahnvorstande des Abgangs- oder Bestimmungsortes der Güter vorlegt. Der Bahnvorstand wird auf eine der beiden Ausfertigungen das Visum anbringen und dieselbe dem Interessenten als Beweis der Vorlegung des Gesuches zurückgeben. — In demselben Urtheile wurde auch ausgesprochen, dass die kurze Verjährung des Art. 926 des Handelsgesetzbuches von der Eisenbahn auch dann angerufen werden kann, wenn der Schaden die Folge eines Verbrechens war, sofern nur dieses nicht von einem Angestellten der Bahn begangen worden ist.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1893, Nr. 12.]

Schweiz. (Neuauflage des Anhanges zum Ausnahmetarife für Getreide etc.) Der schweizerische Bundesrath hat unter dem 12. Jänner die Neuauflage des Anhanges zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, genehmigt. Dieser Anhang enthält Frachtsätze zwischen Basel (Centralbahnhof) einerseits und den Stationen der Schweizerischen Centralbahn, Aargauischen Südbahn und Wohlen—Bremgarten, Schweizerischen Seethalbahn, Gotthardbahn, Langentbal-Huttwyl-Bahn, Emmenthalbahn, Thunerseebahn, Bödelibahn, Jura-Simplon-Bahn, Bulle-Romont-Bahn, Traversthalbahn und der Neuenburger Jurabahn anderseits.

— (Ausnahmebestimmungen vom allgemeinen Transportreglement und Lieferfristzuschläge.) Der schweizerische Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 16. Jänner folgenden Transport-Unternehmungen Ausnahme-Bestimmungen vom allgemeinen Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner, bezw. Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen bewilligt:

1. Sihlthalbahn. Zuschlagsfrist von 24 Stunden für gewöhnliche Frachtgüter, welche von Zürich Hauptbahnhof nach Zürich-Giesshübel oder umgekehrt überführt werden.

2. Jura-Simplon-Bahn. a) Brünigbahn. Zuschlagsfristen für Güter, welche mit directen Frachtbriefen auf die Brünigbahn übergehen oder von derselben herkommen, oder welche die Brünigbahn mit solchen transitiren, u. zw. für Eilgut 12 Stunden und für Frachtgut 24 Stunden. Für Stückgutsendungen dürfen diese Zuschlagsfristen für die ganze Transportstrecke uur einmal zur Einrechnung gelangen, wobei es gleichgiltig ist, ob das Gut auf der Brünigbahn verbleibt, resp. von dieser herkommt, oder die Brünigbahn transitirt und auf andere Eisenbahn- (Normal- und Schmalspurbahnen) und Dampfschiffunternehmen übergeht. Für Wagenladungen (Eil- und Frachtgut) dürfen dagegen diese Zuschlagsfristen für jede Umladung in Anrechnung gebracht werden, welche in Folge der verschiedenen Spurweiten der zu benützendeu Eisenbahnlinien, resp. in Folge des Ueberganges auf Schiffsrouten, erforderlich wird.

b) Visp-Zermattbahn. Ausnahmebestimmungen vom Transportreglement. Die Vorschriften der §§ 36 (landwirthschaftliche Traglasten) und 43—45 (Fahrzeuge) finden auf die Visp-Zermattbahn keine Anwendung; das erste Alinea des § 53 ist im Verkehr der Visp-Zermattbahn aufgehoben und durch folgendes neue Alinea ersetzt: „Die Beförderung der Güter, mögen dieselben mit rothen oder weissen Frachtbriefen begleitet sein, erfolgt mit den für den Gütertransport speciell vorgesehenen Zügen."

3. Frauenfeld-Wyl-Bahn. Ausnahmebestimmungen vom Transportreglement und Zuschlagsfristen. § 24. Besondere Abtheilnngen für Raucher sind für die II. Wagenclasse nicht zu reserviren, dagegen soll das Rauchen in Wagen II. Classe nur mit Zustimmung sämmtlicher in der betreffenden Abtheilung Mitreisenden gestattet sein. Zuschlagsfristen für Güter, welche mit directen Frachtbriefen auf die Frauenfeld-Wyl-Bahn übergehen oder von derselben herkommen oder welche die Frauenfeld-Wyl-Bahn mit solchen transitiren, u. zw. für Eilgut 12 Stunden und für Frachtgut 24 Stunden. Für Stückgutsendungen dürfen diese Zuschlagsfristen für die ganze Transportstrecke nur einmal zur Einrechnung gelangen, auch wenn mehrere Eisenbahnen (Normal- und Schmalspurbahnen) und Dampfschiffunternehmen am Transporte betheiligt sind oder die Sendnng im Transit über die Frauenfeld-Wyl-Bahn sich bewegt. Für Wagenladungen (Eil- und Frachtgut) dürfen dagegen diese Zuschlagsfristen für jede Umladung in Anrechnung gebracht werden, welche in Folge der verschiedenen Spurweite der zu benützenden Eisenbahnlinieu, resp. in Folge des Ueberganges auf Schiffsrouten erforderlich wird.

4. Tramways suisses. Ausnahmebestimmungen vom Transportreglement. Die folgenden Vorschriften sind für den Verkehr der Tramways suisses nicht anwendbar: § 8, al. 2, soweit es sich um Taxermässigungen für Kinder im Alter von 3—10 Jahren handelt; § 9, al. 2 und 3, betreffend Abstempelung der Billets und Unterbrechung der Fahrten, sodann al. 4, soweit es sich um Billets handelt, welche im Wagen ausgegeben werden; § 10, al. 2 und 3, betreffend Verkauf von Billets I. und II. Classe und von Billets nach Stationen, auf welchen der Zug nicht anhält; § 17, al. 1, rücksichtlich des Verbotes des Aufenthaltes der Reisenden auf den Plattformen der Wagen; § 24, in der Meinung, dass das Rauchen in den geschlossenen Wagen gänzlich untersagt, dagegen auf den Plattformen und in den Sommerwagen gestattet sein soll und § 36 in der Meinung, dass das Freigewicht nur 10 kg betragen solle und die Gegenstände von Reisenden in Personenwagen untergebracht werden können. Die Oeffnung der Billetschalter, der Wartelocalitäten und der Gepäckexpeditionen darf jeweilen erst 15 Min. vor Abgang des ersteu Morgenzuges erfolgen, dagegen ist Gepäck bis 5 M. vor Abgang dieses Zuges zur Beförderung anzunehmen. Die Vorschriften der Abschnitte VI (Expressgut) VII (Leichen), VIII (Fahrzeuge), IX (lebende Thiere) und X (Güter) finden nur insweit Anwendung, als die Beförderung der betreffenden Gegenstände nach den bestehenden Specialbestimmungen zulässig und möglich ist.

Frankreich. (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.) Von der im Isèredepartement gelegenen Linie Vizille (P. L. M.)—le Bourg d'Oisans ist die Anfangsstrecke Vizille—Rioupéroux am 9. December 1893 für den Personen- und Gepäckverkehr, am 15. December 1893 für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Südbahn hat am 10. December 1893 von der Linie Condom—Riscle die Strecke Eauze—Riscle (41·698 km) mit den Zwischenstationen Gaillon (Haltestelle), Manciet, Nogaro, Sorbest (Haltestelle), Fustérouau und Thermes dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Orléansbahn hat am 18. December 1893: a) die Linie Bourges—Cosne (67·062 km) mit den Zwischenstationen Saint Germain du Puy (Haltestelle), Saint Solange, Aix d'Angillon, Montigny Azy, Veaugues, Vinon Bué, le Frétoir (Haltestelle), Sencerre, Saint Satur (Haltestelle) und Bannay; b) die Linie Issoudoun—Saint Floret (23·495 km) mit den Zwischenstationen Charost und Civray; und c) von der Linie Bourges—Gien die Strecke Argent—Gien (22·957 km) mit den Zwischenstationen Coullons und Poilly dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Nordbahn hat am 10. Jänner die eingeleisige und vollspurige Linie Don-Templeuve (28·132 km) mit dem Verschubsdreieck von Seclin (0·6 4), sowie den Zwischenstationen Annoeullin, Allennes les Marais (Haltestelle), Gondecourt, Seclin, Templemars (Haltestelle), Avelin (Haltestelle), Pont à Marcq, Canehomprez, (Haltestelle) und Capelle (Haltestelle) dem öffentlichen Verkehre übergeben. [Z. d. V. D. E.-V.)

— (Gemeinnützigkeitserklärung einer projectirten Eisenbahn.) Die der Orléansbahn durch Gesetz vom 20. März 1893 unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung concessionirte Eisenbahn von Felletin über le Mas d'Artige, la Courtine, Saint Rémy und Lignareix nach Ussel ist durch Verordnung vom 26. December 1893 für gemeinnützig erklärt worden; die Concession ist dadurch endgiltig geworden.

— (Concessionsübertragung.) Die Uebertragung der Concession für die im Departement Puy de Dôme gelegene Strassenbahn Montferrand-Royat nebst Zweigbahn nach dem Bahnhof der Eisenbahn Clermont-Ferrant von dem bisherigen Concessionsinhaber an die „Compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand (Puy de Dôme)" ist durch Verordnung vom 13. December 1893 genehmigt worden. Die Strassenbahn Montferrand-Royat wurde durch Verordnung vom 27. Jänner 1888 für gemeinnützig erklärt. Der bisherige Concessionsinhaber bleibt für die dem Departement gegenüber eingegangenen Verpflichtungen mit haftbar.

— (Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes im Jahre 1892.) Das französische Staatsbahnnetz hatte nach der „Z. d. V. D. E.-V." am 31. December 1892 bei einer Ausdehnung von 2·665 km (2 km mehr als 1891) einen Fahrpark von 530 Locomotiven, 1764 Personen- und 14.437 Güterwagen. Befördert wurden 9,803.750 Reisende (812.422 mehr als 1891), welche eine Einnahme von 13,489.992 (+ 392.239) Frcs. ergaben; durchschnittlich legte jede Person 40·7 (— 0·9) km zurück. Von je 100 Reisenden benutzten 1·6 (— 0·1 %) die I., 9·6 (— 0·4 %) die II. und 88·8 (+ 0·5 %) die III. Wagenclasse; 76 % aller ausgegebenen Fahrkarten waren mit Fahrpreisermässigungen verbunden, doch brachten die ermässigten Fahrkarten nur 60 % der ganzen Personenverkehrs-Einnahme. Abgesehen von den Reisenden wurden im Schnellverkehr vereinnahmt für Gepäck 506·084 (+ 35.301) Frcs., für Eilgut 2,390.378 (+ 98.128) Frcs., für Postpackete 505.637 (+ 58.301) Frcs., für Vieh 128.182 (+ 9.450) Frcs. und aus verschiedenen Quellen 128.337 (+ 975) Frcs., im Ganzen daher 3,658.619 (+ 202.155) Frcs. Im Frachtgutverkehr wurden für Güter 18,174.964 (+ 56.634) Frcs., für Fahrzenge 41.085 (— 2117) Frcs., für Vieh 2,636.145 (+ 137.302) Frcs. und aus verschiedenen Quelleu 203.013 (+ 41.111) Frcs., zusammen daher 21,025.207 (+ 232.930) Frcs. vereinuahmt. Im Ganzen wurden 3,383.922 (+ 64.241) t befördert und jede Tonne brachte durchschnittlich 6·07 (— 0·05) Frcs. ein. Die Betriebsausgaben beliefen sich für den Betriebsdienst auf 8,330.609 (+ 368.279) Frcs., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst auf 9,725.833 (+ 400.993) Frcs., für die Bahnerhaltung und Bewachung auf 5,902.564 (— 91.206) Frcs., für Gemeinschaftsbahnhöfe und Züge auf 2.682.652 (— 130.541) Frcs., für verschiedene Zwecke auf 2,867,165 (+ 38.534) Frcs., im Ganzen sohin auf 29,508.823 (+ 586.059) Frcs. oder 75·47 (— 1·05) % der Betriebs-Einnahmen. In die Ruhegehaltskasse der Beamten wurden aus den Betriebseinnahmen 464.284 Frcs. eingezahlt, d. s. 50.850 Frcs. weniger, als die von den Beamten selbst eingezahlte Summe. Da die gesammten Betriebseinnahmen 39,097.985 Francs und die Betriebsausgaben 29,518.823 Frcs. betrugen, verblieb ein Ueberschuss von 9,589.162 Frcs., der um 1,522.629 Frcs. höher ist, als derjenige des Vorjahres. Der Ueberschuss wurde, da die Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals auf Grund des Staatshaushalts aus allgemeinen Mitteln erfolgt, an den Staatsschatz abgeführt.

— (Frachtermässigung für Viehfutter.) Die 25-percentige Ermässigung der Tarife für Viehfutter bleibt bis zum 1. April in Wirksamkeit.

Schiffahrt.

Greiner Donaustruden. (Schiffahrtsverkehr im Jahre 1893.) Nach dem officiellen statistischen Ausweise passirten den Greiner Donaustruden im Jahre 1893 7182 Fahrzeuge gegen 5228 im Vorjahre, somit mehr 1954 Fahrzeuge. Im Thalverkehre fuhren durch 1433 (+ 504) Dampfschiffe, 1205 (+ 458) angehängte Schlepper, 188 (+ 12) Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten, 270 (+ 19) Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner, 182 (— 48) Tiroler und Salzburger Plätten, 29 (+ 17) beladene kleinere Fahrzenge, 131 (+ 1) unbeladene Flösse, 751 (+ 7) mit Brennholz und Bauholz beladene Flösse, 76 (— 34) mit sonstigen Waaren beladene Flösse. In den Gegenzügen wurden verzeichnet 1462 (+ 518) einzelne Dampfschiffe, 1190 (+ 453) angehängte Schlepper, 219 (+ 34) angehängte leere Holzzillen und 46 (+ 13) Pferdezüge. Gegen das Vorjahr ist somit eine bedeutende Vermehrung sowohl der Dampf- und Schleppschiffe, als der Ruderschiffe zu verzeichnen. Vermindert haben sich nur die Tiroler und Salzbnrger Plätten, sowie die mit sonstigen Waaren beladenen Flösse. Der stärkste Verkehr war in den Monaten October mit 944 Fahrzeugen, November mit 942 Fahrzeugen, September mit 882 Fahrzeugen, Juli mit 791 Fahrzeugen, Mai mit 744 Fahrzeugen; der schwächste Verkehr war im Monate Februar mit 10 Fahrzeugen, März mit 349 Fahrzeugen und December mit 357 Fahrzeugen. Im Monate Jänner passirte kein Fahrzeug den Donaustruden.

Preussen. (Elbeschifferprüfungen 1894.) Laut einer Kundmachnng des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen als Chef der Elbestrombauverwaltung vom 28. December 1893 wird die erste ordentliche Elbeschifferprüfung im Jahre 1894 von sämmtlichen Prüfungscommissionen am Samstag den 3. Februar abgehalten werden. Die weiteren ordentlichen Prüfungstermine werden wie bisher am letzten Samstag eines jeden Monates abgehalten werden u. zw. bei der Commission zu Torgau im Mai und November, bei der Commission zu Magdeburg im Februar, April und August, bei der Commission zu Tangermünde im März und September, bei der Commission zu Wittenberg im April und October, bei der Commission zu Hitzacker im Juni, bei der Commission zn Lauenburg im Juli und December. Mit den Anmeldungen zur Prüfung ist das polizeiliche Führungsattest, das Dienstbuch über die im Schiffahrtsbetriebe zurückgelegte Beschäftigung und ein Zeugniss des Schiffsführers, bei welchem der Antragsteller zuletzt beschäftigt gewesen ist, mindestens 8 Tage vor dem Prüfungstermin dem Vorsitzenden der Commission zu überreichen.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Februar 1894.) Im Monate Februar werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Februar
Fiume	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna, Nizza, Marseille	„Buda"	4
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„Tibor"	5
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Triest	„Carola"	8
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	11
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genna, Marseille	„Jókai"	12
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Arpád"	18
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna, Marseille	„B. Kemény"	19
„	Malta[1]) Syracue, Catania, Messina, Triest	„Carola"	22
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	25
„	Barcelona	„Kálman Király"	25
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua, Marseille	„Tisza"	26
Finme	Gibraltar[2]), London	„Andrásey"	1—10
„	(Tanger[2]), Bordeaux	„Petőfi"	5—15
„	Liverpool	„Andalusian"	5—15
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	5—15
„	London	„Winestead"	10—20
„	Liverpool	„Saragossa" (Cnnard Line)	10—20
Fiume	Liverpool	„Algerian"	15—25
„	Hull, Newcastle o/T	„Salerno"	18—28
„	Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	18—28
„	London	„Narva"	18—28
„	Rouen	„Baross"	18—28
„	(Algier[2]), Glasgow	„Matlekovits"	18—28
„	New-York	„Elysia" (Anchor Line)	18—28
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Árpád"	3
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„B. Kemény"	6
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Szápáry"	10
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	12
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tisza"	13
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Buda"	17
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor"	20
Marseille, Genna, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria"	24
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	26
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai"	27
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Lino)	1—10
London	Triest, Fiume	„Durham"	5—15
Rouen	„ „	„Mátyás Király"	5—15
Bordeaux	„ „	„Szent István"	5—15
Glasgow	„ „	„Szent László"	5—15
Liverpool	„ „	„Egyptian"	10—20
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Rosario"	10—20
Rouen	„ „	„Rákoczy"	10—20
Antwerpen	„ „	„Zichy"	10—20
Glasgow	„ „	„Zrinyi"	15—25
Rouen	„ „	„Széchenyi"	15—25
London	„ „	„Sultana"	18—28
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon" (Cunard Line	18—28
Rouen	Triest, Fiume	„Deák"	18—28

[1]) Directe Fahrkarten nnd Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffnng in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Snsa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[3]) Bedingungsweise Berührung.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann. Wien**, I., Zelinkagasse 2. — **Budapest**, Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Orienr-Expresszugs-Verkehr.) Da die Quarantaine an der türkisch-bulgarischen Grenze für Reisende der Orient-Expresszüge, welche Bulgarien transitiren, gänzlich aufgehoben wurde, und diese Züge nunmehr nach und von Constantinopel verkehren können, so wird der directe Orient-Expresszugs-Verkehr von Wien Westbahnhof via Bruck a/L.—Belgrad—Sophia nach Constinopel von Montag den 29. Jänner 1894 wieder aufgenommen. Es wird somit der in Wien Montags und Donnerstags aus Paris eintreffende Orient-Expresszug an diesen Tagen direct nach Constantinopel und der Samstag und Mittwoch aus Constantinopel eintreffende Orient-Express direct nach Paris wieder regelmässig weiter verkehren. Der Orient-Expresszugs-Verkehr nach und von Bukarest via Verciorova bleibt auch weiter unverändert aufrecht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zu Theil IV, Heft 2, des Gütertarifes.

Verschiebung des Einführungstermines.

Mit Bezug auf die in Nr. 147 dieses Blattes vom 28. December 1893 auf Seite 2519 enthaltene Kundmachung, wird bekannt gegeben, dass der Nachtrag I zu Theil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes nicht mit 1. Februar 1894, sondern erst mit 1. März 1894 zur Einführung gelangt, und dass die Frachtsätze des provisorischen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 20. Mai 1888 nebst Nachträgen bis zu dem letztangegebenen Zeitpunkte in Wirksamkeit bleiben.

Wien, am 24. Jänner 1894. [74]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenz-Verkehr.

Wiedereinführung des russischen Schnittsatzes im directen Ausnahmetarife für Wolle.

Der mit Kundmachung im Verordnungs-Blatt Nr. 1 vom 4. Jänner 1894, Seite 11, mit Giltigkeit vom 1./13. Jänner a./n. Styls 1894 ausser Wirksamkeit gesetzte russische Schnittsatz per 89 Rbl., 92 Kp. des directen Ausnahmetarifes für den Transport von Wolle und Kameelhaaren in Partien von 10.000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja nach Podwołoczyska (Bhf. trs. im obbezeichneten Verkehre bleibt auch fernerhin in Kraft.

Wien, am 25. Jänner 1894. [75]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif Theil V, Heft I, vom 1. December 1893 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Einbeziehung neuer Stationen etc.

Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich die auf Seite 15 und 45 enthaltenen Theilfrachtsätze nach Garmisch-Partenkirchen um je Rm. 9 pro 10000 kg, ferner werden die Stationen Oberstdorf und Thalkirchen in den Tarif aufgenommen.

Für Oberstdorf bilden sich die Frachtsätze dureh Anstoss von Rm. 7 an die für Sonthofen bestehenden und für Thalkirchen durch Anstoss von Rm. 2 an die für München Südbahnhof giltigen Frachtsätze.

Wien, am 25. Jänner 1894. [76]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterricheisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband.

Tarif Theil V, Heft 2 vom 1. April 1893.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen etc.

Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich die auf Seite 10 des Tarifes enthaltenen Frachtsätze für Garmisch-Partenkirchen um je Rm. 9 pro 10.000 kg, ferner werden die Stationen Oberstdorf und Thalkirchen in den Tarif aufgenommen. Für Oberstorf bilden sich die Frachtsätze durch Anstoss von Rm. 7 an die für Sonthofen bestehende Frachtsätze und für Thalkirchen durch Anstoss von Rm. 2 an die für München Südbahnhof bestehenden Frachtsätze.

Wien, am 25. Jänner 1894. [77]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumänien andererseits.

Einführung des Nachtrages II zum Theil I.

Mit 1. März 1894 tritt der Nachtrag II zum Theil I für die in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehre (giltig vom 1. April 1890) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

a) die Aufhebung der bisherigen reglementarischen Bestimmungen, bezw. die durch die Einführung der neuen Bestimmungen bedingten Aenderungen, und
b) Berichtigungen der Güterclassification.

Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 27. Jänner 1894. [78]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze anderseits.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. März 1894 tritt zum Ausnahmetarife für Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre der Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen der Bestimmungen der Tariftabelle und des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 24. Jänner 1894. [79]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Einführung eines neuen Theiles I, Abtheilung A.

Mit 1. März 1894 tritt ein neuer Theil I, Abtheilung A, für die in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehre, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Theiles I sind durch die betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. Jänner 1894. [80]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung in dem vom 1. Februar 1894 giltigen Local-Gütertarife, Theil II.

Seite 3. In der fünften Zeile von oben ist nach dem Worte „Transport" einzuschalten: „von Eil- und Frachtgütern, sowie".

Seite 5. Unter II, A, 1, ist in der Rubrik „Classification für Quantitäten von mindestens 5000 Kilogramm" hinzuzufügen: „pro Wagen".

Seite 5. Unter II, A, 1, ist in der Rubrik „Artikel" bei „Salz" statt „Pos. S" zu setzen „Pos. S, 5".

Seite 47. In der Relation Wohontsch — Dux, Classe I, ist der Frachtsatz von „1" auf „19" zu berichtigen.

Seite 72. Bei Ausnahmetarif XI, ad 1, Lebendes Vieh etc. ist hinter der Klammer nach den Worten „pro Kilometer und" einzuschalten: „Quadratmeter der".

Teplitz, am 26. Jänner 1894. [81]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Herausgabe eines Nachtrages zum Anhange zu Tarifheft 3.

Am 15. Februar 1894 tritt zum Anhange zu Tarifheft 3 der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält eine theilweise Ergänzung und Aenderung der vorübergehend ermässigten Ausnahme-Frachtsätze für Mais (Kukuruz), Futtermehl, Kleie pp., sowie einen provisorischen Ausnahmetarif für getrocknete ausgelaugte Rübenschnitzel (Diffusions-Rückstände) für den Verkehr von der Station Hatvan der Ungarischen Staatsbahnen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 6 kr. käuflich zu erhalten.

Wien, am 25. Jänner 1894. [82]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Flachs u. s. w.

Mit Giltigkeit vom 3./15. März 1894 gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 19. April (1. Mai) 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) zur Einführung.

Derselbe enthält: Nebengebühren im Verkehre mit Stationen der Moskau-Jaroslaw-Wologdaer Eisenbahn.

Preis 5 Heller, zu beziehen bei den betheiligten Verwaltungen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wien, am 24. Jänner 1894. [83]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Eichwald der Linie Prag—Moldau gelangen im laufenden Jahre nachstehende Hochbauherstellungen zur Ausführung:

1. ein einstöckiges Wohngebäude sammt Nebengebäude und Brunnen,
2. ein Anbau an das bestehende Feldreservoir,
3. eine Entleerungsgrube sammt zugehörigen Anlagen und
4. eine Drehscheibenuntermauerung.

Die zu vergebenden Arbeiten bestehen in der completten Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte. Die Bauvergabe erfolgt gegen für jedes Object getrennt anzugebende Pauschalbeträge; Arbeiten unter den in den Plänen eingetragenen Normallinien und sonstige Arbeiten auf Nachmass werden auf Grund der zu offerirenden Einheitspreise entschädigt. Die Arbeiten müssen derart beschleunigt werden, dass die Montirung der mechanischen Ausrüstung im Feldreservoir am 30. Juni 1894, jene der Drehscheibe am 10. Juli 1894 erfolgen könnte. Die sämmtlichen Bauten müssen bis zum 15. October 1894 vollständig beendet sein.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien derselben, die Kostenzusammenstellung und die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne und Bedingnisse, sowie Baubeschreibungen erliegen im Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564 und kann dort während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags in dieselben Einsicht genommen werden. Dortselbst werden auch alle gewünschten Aufklärungen ertheilt und die Offertformularien, Kostenzusammenstellungen sammt Preislisten und die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte den Herren Offerenten ausgefolgt.

Die bezügliche Offerte, welcher die Erlagsbestätigung der Directionscassa über das erlegte Vadium per 3000 fl. beizuschliessen ist, ist versiegelt, und auf dem Couvert mit der Aufschrift „Offerte für Hochbauherstellungen in Eichwald" versehen, spätestens bis 15. Februar 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction einzubringen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Herren Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre financielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sind.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums oder zu spät erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 26. Jänner 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**

B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**

Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner

k. k. priv. Cementfabrik (378)

Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehohen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke						Zugestandener Frachtsatz				
	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
282	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Rohe Thonerde, unverpackt	Eisenberg-Hettenleidelheim, Station der Pfälzischen Eisenbahnen	Nürschan, Station der Böhm. Westbahn	Die Beförderung muss in offen gehanten Wagen erfolgen und ist Frachtzahlung für 10000 kg, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bedungen	Vom 1. Februar 1894 bis auf Weiteres bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localtarif		1·36 Mark		Im Kartirungswege		
283	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Der Mais muss von declarirten landwirthschaftlichen Spiritus-Brennereien des Königreiches Galizien bezogen werden. Der Bezug der Sendungen kann sowohl direct als auch durch Mittelspersonen erfolgen, jedoch ist im letzteren Falle eine Bestätigung der zuständigen Finanzorgane auf den Original-Frachtbriefen zu erbringen, dass diese Sendungen an eine oder mehrere und welche der gedachten Spiritus-Brennereien abgegeben wurden. In beiden Fällen muss aber weiters auf den Original-Frachtbriefen die thatsächliche Verwendung des Mais zu Brennereizwecken der betreffenden landwirthschaftlichen Spiritus-Brennereien gefälligst ersichtlich bescheinigt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1894	L o c a l t a r i f		S p e c i a l t a r i f 1				
								S p e c i a l t a r i f 3				V e r s c h i e d e n		
								Im Rückvergütungswege				Gegen auf eine declarirte landwirthschaftliche Spiritus-Brennerei in Galizien oder den Namen der Mittelsperson als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche die bedungenen Bescheinigungen zu tragen haben und bis längstens Ende September 1894 vorzulegen sind. Diese Documente werden bei Liquidirung der Frachtgebühren-Differenzen hahnseits zurückbehalten		
284	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose)	Timmelkam, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Wangen i. Allgäu, Station der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe in Ladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Februar 1894 bis auf Weiteres bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. bis 31. December 1894	Localtarif		1·20 Mark		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	285	286	287	288
Die Publication erfolgt und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Kgl. ung. St.B.	
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Mais, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen), Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Cocoskuchen (Coprakuchen), Cocoskuchenmehl (Copramehl)	Ziegel, und zwar Dach- und Manerziegel	Pferde in Wagenladungen	Milch als Eilgut
für die Transportstrecke von	Nowosielitza	Türnitz	Györ (Raab)	Bohuslawitz a. d. Vlara
für die Transportstrecke nach	Den im temporären Anhang, giltig vom 1. August 1893 bis auf Weiteres, zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den norddeutschen Getreide-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen	Bensen Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Ebersdorf-Markersdorf Falkenau-Hilemühl Franzensthal Georgswalde-Ebersbach Grund-Georgenthal Habichtstein Haida Hirschberg Kreibitz-Teichstatt Langenau Niedergrund Politz-Saudau Rebstein Rumburg Schluckenau Schönfeld Schönlinde Straussnitz-Neustadtel Warnsdorf Woken Zwickau i. B.	Wien (St.E.G.) transit Schwechat-Kledering transit	Ung.-Hradisch transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der im temporären Anhang zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den norddeutschen Getreide-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vorgesehenen Bestimmungen	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Frankreich zur Aufgabe gebracht werden. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der kgl. ung. St.B. vom 1. Februar 1892 massgebend	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	Vom 15. Februar 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Temporärer Anhang, giltig vom 1. August 1893 bis auf Weiteres, zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarif für den norddeutschen Getreide-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Tarif	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg				
	Coursdifferenz*)	Nowosielitza	Verschieden	48·3 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		kr. ö. W.		
		17·2	Unter Zugrundelegung eines Rechnungsgewichtes von 4600 kg pro Wagen: 60 Kreuzer per 100 kg	37·5 kr.
		20·6		
		22·4		
		18·0		
		18·5		
		30·0		
		28·3		
		25·0		
		25·8		
		26·6		
		27·1		
		24·8		
		28·9		
		19·6		
		19·6		
		20·3		
		31·3		
		26·1		
		28·1		
		20·6		
		29·5		
		28·1		
		33·4		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze				10·8 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				
Im Verkehre von: Bis zum Schnittpunkte A	223			
Im Verkehre von: Bis zum Schnittpunkte B	4			
pro 100 Kilogramm in Pfennigen	—			

*) Die Bestimmung, dass die Coursdifferenzen von den Frachtsätzen ab 1. Februar 1894 im doppelten Betrage abzuziehen sind, gilt auch für diesen Sobnittsatz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
289	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Hartzink und Zinkasche	Friedland	Mährisch-Ostrau transito (für Sendungen nach Ohlau)	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	in Kreuzern ö. W. Noten	30	20·5	9·5			
290			Grubenholz bis 6·3 m Länge	M ä h r i s c h - O s t r a u	O s t r a u - W i t k o w i t z	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Localtarif vom 1. Jänner 1893	7	5	2	Im Kartirungswege		
291			Klotzholz und Grubenholz bei Verwendung von zwei Wagen zu dessen Beförderung			Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894		7	5	2			
292	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Möbel und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, in Stroh, Matten und Leinwand verpackt	Bielitz	Triest, Finme und Cormons	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg und bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Galizisch-Adriatischer Verbandtarif vom 1. Januar 1893	Verband-Frachtsätze für sperrige Güter	Verband-Frachtsätze für Güter der Classe I	Verschiedeu	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Verladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Partei
293	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Fenchte Stroh-Cellulose (Strohzeugmasse)	St. Egydeu	Freiheit-Johannisbad Arnau	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen u. Böhmen, giltig ab 1. Juli 1893	kr. 98·5 140·5	kr. 83 83	kr. 15·5 57·5	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch die Partei	
294	**K.k.St.B.**		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 28. December 1893, unter fortl. Nr. 2836, publicirten Kartirungs-Frachtsätze für Schnittholz-Transporte von Stanislau, Sambor, Boryslaw, Wygoda, Bednarow und Hatna transit nach Bardnjeni transit finden ab 1. Februar 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894 auch für solche Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach Jassy transit (für Odessa) zur Aufgabe gelangen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
295	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannter	Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B. trs.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	6·3 kr.	5·2 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege			
296	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Krakau transito	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungstation directe lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1894	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Verschieden	43·0 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Für Sendungen von solchen galizischen und Bukowinaer Stationen, von welchen tarifmässig die ziffermässig gleichen Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof und Wien Staatsbahnhof bestehen, werden die jedfalls unter Berücksichtigung des nebenbezifferten begünstigten Gebührenantheiles für Krakau transito—Wien Nordbahnhof von den bezüglichen Anlieferungsstationen nach Wien Nordbahnhof resultirenden Gesammt-Frachtsätze auch auf die Transporte von den gleichen Anlieferungsstationen nach Wien Staatsbahnhof Anwendung finden, falls die Bedingungen des nebigen Zugeständnisses erfüllt sind	
297	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz	Troppau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 mtr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende August 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	85·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		

Berichtigung. **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 5 ex 1894, sub Pos. 153, für Eisen und Stahl etc. verlautbarten Begünstigung ist in der 2. Zeile nach dem Worte **Stahlwaaren** hinzuzusetzen: „Von Trzynietz nach Wien St.E.G. und K.F.N.B.“

Druckfehler-Berichtigung. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 11 ex 1894, unter fortlaufender Nummer 275, muss es in der Rubrik: „für die Transportstrecke von“ anstatt „Eisener“ richtig „Eisenerz“ heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 1. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Die Bedeutung der Sturmregeln. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 6. Februar 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Enquête über das Eisenbahn-Betriebs-Reglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Vorsitzender:

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Graf **Wurmbrand.**

Regierungsvertreter.

Von Seite des k. k. Ackerbau-Ministeriums:

Dr. Leo R. v. **Herz,** k. k. Ministerialrath.

Von Seite des k. k. Justiz-Ministeriums:

Dr. Friedrich Freiherr von **Call,** k. k. Sectionsrath.

Von Seite des k. k. Handels-Ministeriums:

Se. Excellenz Dr. Heinrich Ritter von **Wittek,** k. k. Sectionschef.

Dr. Max Freiherr von **Buschman,** k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Dr. Carl **Rumler** von Aichenwehr, k. k. Ministerial-Vice-Secretär.

Schriftführer:

Dr. Hanns **Kolisko,** Commissärs-Adjunct der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Gustav **Edelmann,** Ober-Revident der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Persönlich geladener Sachverständiger:

Arthur von **Scala,** k. k. Hofrath und Director des k. k. österreichischen Handels-Museums.

Delegirte der Handels- und Gewerbekammern:

Gottlieb **Bondy,** Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Prag).

Ersatzmann: Albert **Kocourek,** Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Budweis).

Wilhelm **Briess,** Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Olmütz).

Wilhelm **Dannhauser,** Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Innsbruck).

Alfred **Deutsch**, Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Reichenberg).
Franz **Kloiber** (Handels- und Gewerbekammer Graz).
Karl **Kohn** (Handels- und Gewerbekammer Troppau).
Karl **Luckmann**, Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Laibach).
Leopold **Reich**, Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Krakau).
Ignaz **Russmann**, Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Lemberg).
Thomas **Schadeloock**, Mitglied des Staatseisenbahnrathes (Handels- und Gewerbekammer Triest).
Franz X. **Wirth** (Handels- und Gewerbekammer Klagenfurt).
Josef M. **Wolfbauer**, Ersatzmann im Staatseisenbahnrathe (Handels- und Gewerbekammer Wien).

Delegirte der landwirthschaftlichen Corporationen.

Heinrich Freiherr von **Doblhoff-Dier**, Reichsraths-Abgeordneter und erster Vice-Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, Mitglied des Staatseisenbahnrathes.
Anton **Tausche**, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Mitglied des Landesculturrathes für Böhmen und des Staatseisenbahnrathes.

Delegirte der bergbaulichen Interessenten.

M. **Orel**, commercieller Director der österreichischen Alpinen Montangesellschaft.
V. **Kestranek**, Chef des Verkaufsbureaus der böhmisch-mährischen Eisenwerke.

Delegirte der Verkehrsanstalten.

Dr. Isidor **Bing**, Ausschussmitglied des Verbandes der österreichischen Localbahnen.
Dr. Arpad von **Görgey**, Rechtsconsulent der österreichischen Nordwestbahn.
Richard **Heimbold**, commercieller Director der Südbahn-Gesellschaft.
Edmund **Horst**, Ober-Expeditor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Johann **Klima**, k. k. Regierungsrath und Director-Stellvertreter der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Dr. Angelo Ritter von **Kuh**, k. k. Regierungsrath und Centraldirector der böhmischen Westbahn.
Dr. Victor **Röll**, Generaldirectionsrath der k. k. österreichischen Staatsbahnen.
Dr. Adolf **Schiff**, Generalsecretär der Südbahn-Gesellschaft.
Dr. Bruno von **Wagner**, Rechtsconsulent der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ersatzmänner:

Bernard von **Grossmann**, Inspector der k. k. österreichischen Staatsbahnen.
Dr. Josef **Schwab**, Secretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Soferne Aenderungen an den bestehenden Verhältnissen einer Eisenbahn aus Gründen der Erweiterung und Modification des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, haben Verhandlung und Entscheidung auf die gleichen Fragen sich zu beziehen, wie bei der Neuanlegung der Eisenbahn.

2. Der § 8 der Ministerial-Verordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25 (Collision zwischen bestehenden Eisenbahn- und Bergbau-Unternehmungen), hat keine Anwendung auf spätere Erweiterungsanlagen der Eisenbahn, sondern greift nur insoweit Platz, als es sich um die Erhaltung und Benützung der bereits angelegten Bahn handelt.

Anlässlich der Ertheilung des Bauconsenses, betreffend das Seitens des k. k. Handelsministeriums mit Erlass vom 21. November 1890, Z. 32.509, genehmigte Project der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn für die Erweiterung der Station Karwin durch Vermehrung der Geleiseanlagen und Errichtung mehrerer Hochbauten, wurde mit dem durch die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Mai 1892, Z. 10.337, aufrecht erhaltenen Erlasse der k. k. schlesischen Landesregierung vom 16. September 1891, Z. 6386, angeordnet, dass, nachdem diese Erweiterung über den dem Grafen Heinrich Larisch-Mönnich unterm 30. Mai 1876, Z. 748, verliehenen Grubenmassen (St. Gregorius-Ergänzungsmasse) ausgeführt werden soll, die Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet ist, dem Bergbau-Unternehmer, sobald sich derselbe in Folge der nach § 6 der Ministerial-Verordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, etwa künftig zu treffenden Sicherheitsmassregeln eine Beschränkung seines Betriebes zu Gunsten der erwähnten Stationserweiterung gefallen lassen muss, angemessene Entschädigung dafür zu leisten, und dass die Ausführung der geplanten Stationserweiterung gemäss § 7 der citirten Ministerial-Verordnung nur unter dieser Bedingung gestattet ist.

Gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern brachte die Eisenbahn-Gesellschaft die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe ein, worin sie den Standpunkt vertrat, dass die Ausnahmsbestimmungen der §§ 6 und 7 der citirten Ministerial-Verordnung vom 2. Jänner 1859 auf den vorliegenden Fall nicht zur Anwendung zu

kommen haben, da es sich hier nicht um eine projectirte, sondern um eine bereits bestehende Eisenbahn und um eine Collision zwischen einem bereits bestehenden Bergbau und einer schon angelegten Eisenbahn handelt, dass viel eher der § 8 dieser Ministerial-Verordnung in Anwendung zu treten habe.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, wegen mangelhaften Verfahrens auf, indem er hiebei von nachstehenden Erwägungen ausging:

In thatsächlicher Beziehung steht fest, dass die Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Grund der Concessions-Urkunde vom 26. Juni 1866, R.-G.-Bl. Nr. 91, besteht, dass bereits mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 11. August 1874, Z. 26.203, ein Project für die Erweiterung des Bahnhofes in Karwin genehmigt war, welches über die dem Heinrich Grafen Larisch unterm 9. April 1850, Z. 145, verliehene Steinkohlenzeche St. Gregorius in der Gemeinde Karwin auszuführen war; dass aus diesem Grunde und mit Rücksicht auf die von dem genannten Bergwerks-Unternehmer seinerseits erbetenen Grubenfelder-Ergänzungen zwischen der Eisenbahn und dem Bergwerke bei der Bergamtskanzlei zu Karwin am 21. Mai 1875 ein protokollarisches Uebereinkommen getroffen wurde, als dessen integrirender Bestandtheil die unterm 11. August 1874 genehmigte Projectsskizze erklärt und durch welches insbesondere auch die vom Bergbau mit Rücksicht auf die nach eben diesem Projecte in Ausführung zu bringenden Bahnhofserweiterungen im Sinne der Ministerial-Verwaltung vom 2. Jänner 1859 zu treffenden Sicherheitsmassregeln festgestellt worden sind, ferner dass dem Heinrich Grafen Larisch-Mönnich unterm 30. Mai 1876, Z. 748, Grubenmasse (St. Gregorius-Ergänzungsmasse) thatsächlich verliehen worden sind; endlich, dass die unterm 30. Jänner 1891 consentirte Erweiterung der Station Karwin der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über eben diese Grubenmasse ausgeführt werden soll.

Zur Regelung des in der Nähe von Eisenbahnen gelegenen Bergbaubetriebes, sowie des Eisenbahnbetriebes, zum Zwecke der Vermeidung gegenseitiger Störungen und der Verhütung und Beseitigung von Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahn-Unternehmungen sind auf Grund des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R.-G.-Bl. Nr. 146, und des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ganz bestimmte und specielle Normen mit der Ministerial-Verordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, getroffen, welch letztere daher auf die mit derselben geregelten Fragen allein zur Anwendung zu bringen ist.

Diese Ministerial-Verordnung behandelt denn auch drei diesfalls mögliche Fälle, und zwar den der Verleihung eines Grubenfeldes, welches sich über eine genehmigte oder bereits ausgeführte Eisenbahn erstrecken soll (Priorität der Eisenbahn in den §§ 4 und 5), den der Anlage einer projectirten Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder (Priorität der Grubenfelder in den §§ 6 und 7), endlich den der Collision zwischen bereits bestehenden Bergbauen und schon angelegten Eisenbahnen (§ 8), welch letzterer Fall mit Rücksicht auf die vorangehenden, in den §§ 4—7 behandelten Fälle nur dann vorliegt, wenn Collisionen eintreten, ohne dass dieselben durch eine angesuchte Grubenfeldverleihung oder projectirte Eisenbahnanlage herbeigeführt worden wären.

Dass dieser Fall des § 8 der citirten Ministerial-Verordnung nicht vorliegt, ergibt sich mit Bestimmtheit daraus, dass die Veranlassung der angefochtenen Entscheidung eben die consentirte Ausführung der von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn projectirten Erweiterung der Station Karwin ist, welche eine erhebliche Vergrösserung der Stationsanlage in der Längen- und Breitenausdehnung zwischen km 333·25 und km 335·05 mit Neuoccupirung von Grundflächen beiderseits der Bahnaxe in sich schliesst, während die exceptionelle Bestimmung des fraglichen § 8 nur insoweit platzgreift, als es sich um die Erhaltung und Benützung der schon angelegten Eisenbahn, d. h. um jene Anlagen der Eisenbahnunternehmung handelt, welche nach dem genehmigten Projecte ursprünglich ausgeführt waren, und welchen allein die Priorität gegenüber der Bergwerksunternehmung zukommt.

Ist aber die Anwendung des § 8 der bezogenen Ministerialverordnung diesemnach ausgeschlossen, so kann es sich lediglich noch um die Frage der Anwendbarkeit der §§ 6 und 7 l. c handeln.

In dieser Beziehung war nun zu erwägen, dass die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit der Concession vom 26. Juni 1866 nur das Recht erworben hat, eine Eisenbahn nach der in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen, und auf der erbauten Eisenbahn den Transport zu betreiben (§ 9 a und d des Eisenbahnconcessionsgesetzes). Durch den projectgemäss ausgeführten Bau einer concessionirten Eisenbahn ist sonach allen Interessenten gegenüber ein neuer geänderter Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat, woraus sich — insbesonders auch unter Hinweis auf § 18 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 und die §§ 39 und ff. des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30 — ergibt, dass soferne Aenderungen an den bestehenden Verhältnissen aus Gründen der Erweiterung und Aenderung des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, die Verhandlung und Entscheidung auf die gleichen Fragen sich zu beziehen haben, wie bei der Neuanlegung der Eisenbahn.

Hiebei musste vor Allem festgestellt werden, welche Erweiterungen und Aenderungen des Bestandes der Station Karwin bei der am 30. Jänner 1891 ex commissione ertheilten Consentirung nach dem unterm 21. November 1890, Z. 32.509 genehmigten Projecte in Betracht zu kommen haben.

Dabei stellt es sich heraus, dass es sich bei diesen consentirten Erweiterungen um zwei Projecte handelt, u. zw. um das Project, welches unterm 11. August 1874, sub Z. 26.203 die Genehmigung des Handelsministeriums erlangt hat und um das im Jahre 1890 zur Genehmigung vorgelegte und mit dem Handelsministerialerlasse vom 21. November 1890, Z. 32.509, thatsächlich genehmigte Project, welches das ersterwähnte vom Jahre 1874 in sich schliesst. Da nun für die Rechtsstellung der Eisenbahn- und Bergwerksunternehmungen zu einander die Priorität massgebend erscheint, diese Priorität aber — wie aus den Bestimmungen der §§ 4 und 6 der Ministerial-Verordnung vom 1. November 1859 sich ergibt — nach dem Zeitpunkte der Genehmigung eines Eisenbahnprojectes, bezw. der Verleihung eines Grubenfeldes beurtheilt werden muss, so war im concreten Falle der erwähnte Umstand, dass die beschwerdeführende Eisenbahn bereits unterm 11. August 1874 die Genehmigung zu Bauausführungen erhalten hat, welche nunmehr in die unterm 30. Jänner 1891 consentirten Erweiterungen ein-

bezogen erscheinen, von entscheidender Bedeutung und es musste bei Feststellung der Entschädigungspflicht der Eisenbahn darauf Rücksicht genommen werden, inwieweit das heute in Frage stehende Project als mit dem Handelsministerialerlasse vom 11. August 1874 bereits genehmigt anzusehen sei und also Kraft der Bestimmung des § 4 der citirten Verordnung die Priorität vor den Ergänzungsmassen des Bergwerksunternehmers besitze, und es war diese Rücksichtnahme umso gebotener, als bezüglich der Erweiterungen des Bahnhofes nach dem letztgedachten Projecte die von der Bergbauunternehmung zu treffenden Sicherheitsmassregeln bereits — wenigstens zwischen den Parteien — durch ein von ihnen vor der Behörde am 21. Mai 1875 getroffenes Uebereinkommen festgesetzt worden waren.

Aus den Motiven der Ministerialentscheidung geht nun zunächst hervor, dass dieser Entscheidung als Thatbestand zu Grunde gelegt wurde, dass der mit Handelsministerial-Erlass vom 11. August 1874 genehmigte Bestandplan die bestehende Stationsanlage darstelle, während nach den Ergebnissen der mündlichen Verhandlung dies nicht der Fall ist, vielmehr der erwähnte Bestandplan zunächst nicht zur Ausführung gelangte, sondern eine Umänderung, Vervollständigung und Erweiterung durch das Project vom Jahre 1890 erfahren hatte. Es erscheint daher der angefochtenen Entscheidung in dieser Richtung ein unrichtiger Thatbestand zu Grunde gelegt, welcher es zugleich nicht möglich macht, den Ausspruch der Entscheidung selbst, dass die Entschädigungspflicht der Eisenbahn die unterm 30. Jänner 1891 consentirte Stationserweiterung umfasst, nur auf jene Aenderung zu beschränken, welche das Project vom Jahre 1890 gegenüber dem nicht ausgeführten Projecte vom Jahre 1874 aufweist.

Der Ausspruch der angefochtenen Entscheidung muss sonach dahin verstanden werden, dass die Entschädigungspflicht der Bahnunternehmung alle in dem Projecte vom Jahre 1890 enthaltenen Erweiterungen der Stationsanlage betrifft, ohne Rücksicht, ob dieselben auch schon einen Bestandtheil des genehmigten Projectes vom Jahre 1874 gebildet haben.

Da aber — wie früher ausgeführt wurde — nicht ausgeschlossen erscheint, dass bezüglich der Objecte, welche dem letzterwähnten Projecte angehören, der Eisenbahnunternehmung die Priorität zukommt, und sie also eine Entschädigungspflicht für allfällige Beschränkungen des Bergbaubetriebes für diese Objecte nicht zu treffen hätte, so folgt, dass bei der Entscheidung der Frage nach der Priorität und Entschädigung die Unterscheidung zwischen den beiden Projecten zu machen, der Umfang jedes Projectes genau festzustellen war.

Da dies nicht geschehen ist, so musste der der angefochtenen Entscheidung zu Grunde gelegte Thatbestand für unvollständig erkannt und die Entscheidung gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875 wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben werden.

(Erkenntniss vom 7. Octob. 1893, Nr 3344; — [M.-I.-Z. 27.946. H.-M-Z. 61.414 ex 1893.])

Die Bedeutung der Sturmregeln.

Im Allgemeinen ist man überall von der hohen Bedeutung der Sturmregeln, der Anweisungen, welche den Schiffsführer in den Stand setzen sollen, dem verheerenden Mittelfelde eines Wirbelsturmes zu entrinnen, überzeugt. Man ist nicht müde geworden, in Wort und Schrift dem Seemanne ans Herz zu legen, dass die Befolgung dieser Regeln ihn allein vor verhängnissvollen Fehlern schützen könne, und dass er nach den bezüglichen Vorschriften die Schiffsmanöver einzurichten hätte, wenn er seiner verantwortlichen Stellung als Führer des Fahrzeuges und seiner Pflicht gegen das Leben und Eigenthum Anderer treu und gewissenhaft nachkommen wolle.

Da diese Anschauung über den praktischen Nutzen der Orkanregeln bisher so ziemlich gang und gäbe war, so sollte man annehmen, dass sie auch durch eine Menge eclatanter Fälle, aus denen eine hervorragende Reisebeschleunigung oder die Vermeidung einer verhängnissvollen Sturmgefahr als eine augenfällige Folge der Befolgung der fraglichen Regeln hervorgeht, gestützt und glänzend gerechtfertigt worden wäre. Allein hier zeigt sich die eigenthümliche Erscheinung, dass dies bis jetzt nur ganz vereinzelt geschehen ist. In diesen einzelnen Fällen bleibt es aber am Ende immer zweifelhaft, ob nicht auch dasselbe Resultat zu erzielen gewesen wäre, wenn der Capitän ohne jede Kenntniss der Regeln lediglich nur so gehandelt hätte, wie es die Umstände erheischen.

Die Dürftigkeit der Belege, welche den Vortheil, die Nothwendigkeit der Kenntniss und der Befolgung der Sturmregeln unzweifelhaft nachweisen, drängt zu der Vermuthung, dass die Tragweite derselben vielleicht sehr überschätzt worden ist, und eine weitere Betrachtung scheint dieser Ansicht — weit entfernt sie zu widerlegen — nur zur Stärkung zu gereichen.

Die Grundgesetze der Windtheorie sind das Buys-Ballot'sche und das Stevenson'sche Gesetz. Das erstere lautet: „Die Luft strömt von der Gegend des höheren nach jener des niedrigeren Luftdruckes; sie wird bei diesem Hinströmen durch die Erdrotation auf der nördlichen Halbkugel nach rechts, auf der südlichen Halbkugel nach links abgelenkt. — Das zweite Gesetz hingegen lehrt, dass die Windgeschwindigkeit bedingt ist durch den barometrischen Gradienten; je grösser derselbe ist, desto stärker weht der Wind. Eine Senkrechte zur Isobare nennt man Gradient; seine Grösse wird in Millimeter-Luftdruck für die Strecke von 60 Seemeilen angegeben. Da dem Seemanne auf hoher See keine Mittel zu Gebote stehen, den Luftdruck an irgend einem anderen Orte kennen zu lernen, und ihm vielmehr nur der Stand seines eigenen Barometers bekannt ist, so ist die Kenntniss des Stevenson'schen Gesetzes für ihn zunächst bedeutungslos. Das Buys-Ballot'sche Gesetz hat indessen insofern für ihn einen Werth, als daraus die bekannten Regeln für die Bestimmung der Lage des Minimums, des Sturmcentrums, hervorgehen. Dasselbe liegt also nicht da, wohin der Wind weht, sondern es liegt in Folge der Ablenkung auf der nördlichen Halbkugel ungefähr 10 Strich rechts, auf der südlichen Hemisphäre ungefähr 10 Strich links, wenn man das Gesicht dem Winde zukehrt. Aus dieser Festlegung der ungefähren Lage des Gebietes niedrigsten Druckes in Verbindung mit der Kenntniss der mittleren Bewegungsrichtung der Wirbelsturmfelder gab man die bekannten Sturmregeln, die im Wesentlichen darauf hinauslaufen: Im rechten Halbkreise mit Steuerbordhalsen und im linken Halbkreise mit Backbordhalsen beizudrehen.

Mit vielem Eifer und grossem Nachdruck gab man auch die Regel, man solle, falls man sich in der Bahnlinie eines Orkanes befindet, aus dem Sturmfelde hinaus-

lenzen. Erst seit einigen Jahren hat man in der Befolgung dieser Anweisung eine grosse Gefahr entdeckt. Eine eingehendere Durchforschung der Witterungserscheinungen zeigte nämlich, dass die aufgeregten Luftmassen meistentheils in spiralförmigen Bahnen dem Centrum zueilen, ja, dass sie sogar manchmal direct dieser Stätte des niedrigsten Druckes zusteuern, dass also ein glatt vor dem Winde lenzendes Schiff statt der Gefahr zu enteilen, geradezu derselben entgegensegelt. Zum Glück ist der Seemann der obigen Anweisung selten gefolgt, denn oft entpuppt sich der Orkan, den man nach dem Verhalten des Barometers, dem Zustande der Luft und der See im Anzuge wähnt, als ein gewöhnlicher Sturm oder wohl gar nur als ein schwerer Wind; und wie schwer entschliesst sich ein Schiffsführer dazu, die gewonnene Seeräumte so leichthin wieder preiszugeben.

Von dieser Vorschrift des Hinauslenzens ist man also so ziemlich abgekommen. Auch hat das mehr und mehr in Fluss gebrachte Studium der Meteorologie die Erkenntniss zu Tage gefördert, dass die Druckvertheilung in einem Wirbelsturme nicht so symmetrischer Natur ist, wie man anfangs — zur Zeit der Aufstellung der in Rede stehenden Sturmregeln — meinte annehmen zu dürfen, dass die Isobaren nur selten die Voraussetzung der Regeln erfüllen, eine concentrische Lagerung um den Wirbelsturm anzunehmen, ja, dass sogar recht häufig eines oder mehrere Theilminima neben dem eigentlichen Minimum bestehen, wodurch selbstverständlich die Richtung des Windes dermassen beeinflusst wird, dass aus ihr unmöglich die Lage des eigentlichen Sturmmittelpunktes mit einiger Sicherheit gefolgert werden kann. Der Seemann bleibt somit vollkommen im Unklaren darüber, welchen Weg der Mittelpunkt des Wirbels, dessen Lage er nur auf's Gerathewohl abschätzen konnte, einschlagen wird. Die zunehmende Windstärke und der fallende Luftdruck sind nun wohl ein Zeichen der Annäherung, während umgekehrt die entgegengesetzten Erscheinungen auf eine Entfernung der Wirbelmitte hindeuten; aber die Constatirung der einen oder der anderen dieser Bewegungen konnte doch nur nachträglich aus den gemachten Beobachtungen geschlossen werden, hat also nur bis zur letzten Beobachtung volle Giltigkeit, gibt aber keinerlei Gewähr dafür, dass die fernere Bewegung in gleicher Weise erfolgen werde. Auch ist bei der unsymmetrischen Gestalt der Isobaren die Richtungsstetigkeit des Windes, welche bei fallendem Barometer nach den bekannten Anweisungen hinsichtlich des Verhaltens in der Cyclone als eine directe Annäherung des Centrums aufgefasst werden soll, keineswegs eine streng zuverlässige Grundlage für die Annahme, dass das Schiff in der Bahnlinie sich befindet.

In der Hauptsache wird demnach der Schiffsführer in fast jedem Falle darüber im Zweifel sein, ob er sich dem Centrum nähere, oder ob er sich von demselben entferne, und ob er sich in der Bahnlinie befinde oder nicht. Ja er wird sogar nicht einmal vor dem Passiren des Centrums, d. h. vor dem Vorübergange jeder Gefahr, zuversichtlich beurtheilen können, in welchem Halbkreise er sich aufhält, da eine geringe Drehung des Windes, welche darüber Auskunft geben könnte, bedingt sein kann durch das Auftreten eines Theilminimums oder auch ganz allein durch eine Verschiebung der Isobaren. Sodann hat man ja auch keinerlei sicheren Massstab für die zu erwartende Stärke des Wirbelsturmes, da das Fallen des Barometers hierüber noch keinen vertrauenswürdigen Aufschluss, sondern höchstens nur Anhaltspunkte gewähren kann. Ganz abgesehen von der Unsicherheit in der Beurtheilung des Charakters des auftretenden Unwetters, wird man auch sonst in Ansehung der thatsächlichen Verhältnisse sagen müssen, dass der Seemann ganz ausser Stande ist, den gefährlichen Theil des Wirbelsturmes, d. h. seinen Mittelpunkt, mit einiger Sicherheit zu vermeiden, und zwar selbst dann, wenn er vollkommen Herr der Bewegungen seines Schiffes ist. Selbstverständlich kann von einer Herrschaft über die Bewegungen bei einem unter Sturmsegel beilegenden Segler nicht wohl die Rede sein; dies trifft nur bei einem Dampfer zu, und auch nur dann, falls der Wind noch nicht zu einem schweren Sturm ausgeartet ist und die See noch keine gefährliche Höhe erreicht hat.

Die commercielle Nothwendigkeit, der Wettbewerb um Vollendung von immer rascheren Reisen, zwingen den Dampferführer aber auf alle Fälle, so lange den Curs zu halten, als es mit der gegenwärtigen Sicherheit des Schiffes verträglich ist. Das Verhalten des Capitäns eines Oceandampfers kann daher in keiner Weise durch die zweifelhafte Lage des Sturmcentrums, durch dessen ungewisses Fortschreiten und durch Rücksichten auf dessen fragwürdige Vermeidung beeinflusst werden. Aber auch der Führer eines Segelschiffes kann aus der jetzigen Kenntniss der Witterungsphänomene und den bezüglichen Regeln wenig Vortheil ziehen. Die zunächst fort und fort bestehende Unsicherheit, ob sich das herrschende Unwetter zu einer gefahrdrohenden Stärke entfalten werde oder nicht, in Verbindung mit der Unsicherheit in der Festlegung der Richtung und Lage des Sturmcentrums ist vorab für den Schiffsführer der zwingende Grund so zu steuern und zu manöveriren, wie es die möglichst schnelle Erreichung des Reisezieles erheischt. Artet aber das Unwetter in einen vollständigen schweren Sturm aus, so muss er sein Schiff beilegen, um der Gewalt des Windes und der See zu begegnen. Die Frage ist nun, wie er beilegen soll. Die Sturmregeln sagen: Im rechten Halbkreise mit Steuerbord- und im linken Halbkreise mit Backbordhalsen. Er muss also zunächst eine Ueberlegung anstellen, in welchem Halbkreise er sich befindet. Derartige Ueberlegungen lassen sich aber in dem Aufruhr eines sich rasch entwickelnden Seesturmes kaum anstellen und gelangen dieselben auch — wie schon angedeutet wurde — durchaus nicht zu sicheren Ergebnissen. Der Seefahrer muss sonach sein Schiff auf raumenden Wind beilegen um den Kopf des Fahrzeuges auf die See zu halten und die backen Segel zu vermeiden. Das ist die einzige, wahrhaft giltige Regel, welche jedem Seemanne durch die Erfahrung, ohne irgend eine andere Anleitung, in Fleisch und Blut übergegangen ist, und welche ihre Giltigkeit immer behaupten wird. Es ist unwesentlich, ob der Steven des Seglers dem muthmasslichen Orte des Sturmcentrums zugekehrt ist oder nicht; denn das Schiff treibt, weil es vielleicht nicht einmal mehr das Gross-Unter-Marssegel führen kann, doch mit sechs Strich und mehr Abtrift ungefähr dorthin, wohin Wind und Wellen es werfen, einerlei, ob es über den einen oder den anderen Bug beilegt.

Fasst man das Gesagte kurz zusammen, so ergibt sich Nachstehendes. Die Anzeichen eines Drehsturmes: Unruhiges, stark schwankendes Barometer mit fallender Tendenz, ungewöhnliches Aussehen der Luft, ausserordentliche Zunahme des Seeganges begründen in keiner Weise ein gesichertes Vorherwissen über die Stärke und Natur der zu erwartenden atmosphärischen Störung. Der Zweifel bleibt, ob ein gefahrdrohender Orkan oder nur

ein gewöhnliches, stürmisches Unwetter in Aussicht stehen. In Folge dessen liegt zunächst die gebieterische Veranlassung vor, Curs zu halten oder gut zu machen, soviel man eben vermag. Wird nun das Unwetter stärker, bricht der Sturm mit voller Gewalt los, so muss das Schiff beidrehen, und zwar auf raumenden Wind. Hat keine Veränderung in der Richtung des Windes stattgefunden, weiss man demnach nicht, über welchen Bug der Wind räumt oder schralt, so dreht man in der Weise bei, wie die Umstände es fügen oder wie es am vortheilhaftesten erscheint. In diesem Falle befindet man sich bei fallendem Glase wahrscheinlich in der Bahnlinie des Centrums und die Vermeidung desselben hängt — da man nicht lenzen darf und überhaupt wegen der schweren See als Segler auch nicht mehr lenzen kann — ganz vom Zufalle ab oder doch von Umständen, die zur Zeit noch ausserhalb der Wissens- und Machtsphäre des Menschen liegen.

So liegen die Verhältnisse gegenwärtig. Erst wenn es der Wissenschaft gelingt, gesicherte, unabänderlich feststehende Normen zu entdecken, wonach man die im Anzuge befindliche Gefahr in Bezug auf Stärke, Richtung und Lage nahezu irrthumslos zu beurtheilen vermag, kann das Verhalten der Schiffe bei beginnendem Sturmwetter auf See anderweitig geregelt werden. Und zwar muss man zunächst unzweifelhaften Aufschluss darüber erhalten, ob die in Annäherung begriffene Gefahr auch eine solche ist, deren Begegnung der Schiffer zu fürchten hat und deren Vermeidung zur rechten Zeit unerlässlich und die Aufopferung von vielleicht hundert und mehr Seemeilen werth ist. („Hansa.“)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Schlackenwerth nach Joachimsthal. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeiteten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Schlackenwerth nach Joachimsthal für den 6. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z 1700.]

Wiener Stadtbahn. (Gürtellinie: Theilstrecke Westbahnhof—Michelbeuern. Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke Westbahnhof—Michelbeuern in km 2·636—5·057 der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn für den 9. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 25.759 ex 1893.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1893.) Zu der mit Ende des Monates November 1893 ausgewiesenen Zahl von 373·26 Eisenbahnbau-Kilometern wuchsen, in Folge des Beginnes des Baues der Localbahn Wotitz-Selčan, 17·20 km zu. Fertiggestellt dagegen und dem Verkehre übergeben wurden: die schmalspurige Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen mit 22·60 km, ferner die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis zur Stadt Radnitz der Böhmischen Westbahn mit 6·60 km. Es verblieben demnach mit Schluss des Monates December 1893 361·26 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 96·0 km auf Staatsbahnen und 265·26 km auf Privatbahnen entfallen. — Die Zahl der im Monate December 1893 beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge der für den Baufortschritt ungünstigen Jahreszeit von 17.059 auf 11.317 vermindert und beträgt durchschnittlich 31 pro Kilometer. (Vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 148 vom 30. December 1893.)

Salzkammergut-Localbahn. (Linie Salzburg—Mondsee: Herstellung eines Canals.) In km 64.552 der Linie Salzburg—Mondsee wird für Zwecke der Stadtgemeinde Salzburg ein Canal hergestellt. [16. Jänner, Z. 2174.]

— Schleppgeleise nächst Mondsee.) In km 34·1/2 der Linie Salzburg—Mondsee wird für Zwecke der k. k. Forst- und Domänenverwaltung ein Schleppgeleise hergestellt. [14. Jänner, Z. 66.332 ex 1893.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Schmalspurige Localbahn Unzmarkt—Mauterndorf: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 31. Juli bis 11. August v. J. durchgeführten politischen Begehung und Stationscommission wurde für die schmalspurige Localbahn Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn), welche bis km 50·3/4 auf steyerischem, dann bis zum Ende (km 76·2/3) auf salzburgischem Gebiet liegt, unter Bestätigung der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [17. Jänner, Z. 59.549 und Z. 60.767 ex 1893.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer von bereits früher ertheilten Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. mit Erlass vom 1. Jänner, Z. 94.240 ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 86.747, dem Budapester Einwohner Theodor Löwenfeld ertheilte Vorconcession:
   a) für eine von der Station Kralován der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft abzweigende, über Pármicza, Nagyfalu, Kis-Beszterce, Also-Kubin, Arva-Váralja, Alsó-Lehota, Paraszt-Dubova, Dluha, Kriva, Podbjel, Niszna, Krasznahorka und die Gemarkung der Gemeinde Turdossin bis Trotyena führende normalspurige Localbahnlinie,
   b) eine von Chiszne aus nach Ueberbrückung des Jelesnaflusses in der Entfernung eines Kilometers von Chizne über die Gemarkung der Gemeinde Podczervene,
   c) eventuell von oberwähnter Jelesznabrücke aus über Ljesczek und Hladovka, fernerhin über die Gemarkung der Gemeinde Chocholow bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1893, Vorconcession Post 4), auf die Dauer eines weiteren Jahres;
2. mit Erlass vom 2. Jänner, Z. 97.767/III ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 21. Jänner 1893, Z. 73.331 ex 1892, der Direction der Nagyvárad (Grosswardein)-Belényes-Vaskoher Localbahn-Actiengesellschaft ertheilte Vorconcession für:
   a) eine von der bisherigen Haltestelle Hollód (nächst Szombatság-Rogocz) der Linie Nagyvárad—Belényes—Vaskoh abzweigende und diese über Rippa, Mocsár, Tenke, Görbed und die Gemarkung der Gemeinde Telka in der Station Szalonta mit der Linie Nagyvárad — Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn,
   b) ferner eine von der Station Solyóm der Linie Nagyvárad—Belényes—Vaskoh abzweigende, über Tenke-Görbed führende und von dort aus als Variante der Linie a) diese weiterhin über Fekete-Bátor und die Gemarkung der Gemeinde Arpád in der Station Kötegyán, eventuell Szalonta, mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres;
3. mit Erlass vom 4. Jänner, Z. 90.256 ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 81.538, dem Reichstags-Abgeordneten Ludwig Vukotininovics und dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber ertheilte Vorconcession für eine von der gemeinsamen Station Zaprešić der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Zagorianer Bahn (Zágráb [Agram]—Varasd—Csáktornya) und der Linie Steinbrück—Sziszék der Südbahn-Gesellschaft abzweigende und diese in der zukünftigen Station Rakitje mit der projectirten Localbahn Lescovac-Samobor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 150 ex 1890, Vorconcession Post 3) verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1893), unter gleichzeitiger Uebertragung dieser Vorconcession auf den alleinigen Projectanten Cajetan Faber, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Bestand der Deutschen Fluss-, Canal-, Haff- und Küstenschiffe am 31. December 1892.) Die unten folgende Uebersicht bringt den Bestand der Fluss-, Canal-, Haff- und Küstenschiffe im Deutschen Reich am 31. December 1892 zur Darstellnng. Die Aufnahme des Bestandes ist erfolgt auf Grund des Bnndesrathsbeschlnsses vom 30. Jnni 1881, wonach jedes fünfte Jahr eine Statistik des Bestandes der Dentschen Flussschiffe hergestellt werden soll. Die Aufnahme dieses Bestandes soll sich anf den Schluss des Erhebungsjahres beziehen und die zur gewerbsmässigen Frachtbeförderung dienenden Schiffe von 10 t (die Tonne zu 1000 kg, entsprechend einem Raumgehalt von 2·12 m³ oder ¾ Registertons) und mehr, sowie die Personen-Dampfschiffe unter Berücksichtigung der Gattung, des hauptsächlichen Materials, der Tragfähigkeit und der Maschinenkraft begreifen. Neben den eigentlichen Flussschiffen sollen an den unteren Wasserläufen, den Haffen und den maritimen Binnengewässern diejenigen Schiffe von 10 und mehr Tonnen gezählt werden, welche in das Verzeichniss der Seeschiffe nicht aufgenommen sind. Für die Zählung der Schiffe ist der Heimatort entscheidend. Schiffe, welche nur zum einer Thalfahrt gebaut sind, sollen nicht aufgenommen werden.

Die Ergebnisse der letzten Erhebung der Deutschen Flussschiffe etc., denen gleichartige Aufnahmen je am 31. December 1872, 1877, 1882 und 1887 voranfgegangen sind, stellten sich nach den im soeben erschienenen Band 70 (Neue Folge) der „Statistik des Deutschen Reiches“ veröffentlichten Tabellen, wie folgt:

Es waren im Deutschen Reiche heimatsberechtigt:

	Überhaupt	Darunter mit einer Tragfähigkeit von: unter 10	10—20	20—50	50—100	100—200	200—300	300—400	über 400	unbekannt	Mit einer festgestellten Tragfähigkeit von
	Tonnen										
Personen-Dampfschiffe	677	101	109	208	127	42	6	—	—	84	24.672
Güter-Dampfschiffe	141	—	1	14	23	62	22	12	6	1	23.689
Schlepp-Dampfschiffe	635	67	74	161	80	50	11	2	1	189	22.155
Tau- (Ketten-) Dampfschiffe	50	—	2	—	3	—	—	1	—	44	598
Dampffähren	27	9	6	7	2	—	—	1	—	2	843
Dampfschiffe znsammen	1.530	177	192	390	235	154	39	16	7	320	71.957
Segelschiffe	21.318	—	2.313	4.711	3.412	7.600	1.434	712	986	150	2,688 596
Schiffe im Ganzen	22.848	177	2.505	5.101	3.647	7.754	1.473	728	993	470	2,760.553
Dagegen 1887	20.390	2.551		4.956	3.774	7.596		1.112		401	2,100.705
1882	18.715	2.595		4.770	4.775	5.436		696		473	1,658.266
1877	17.653	2.348		5.063	5.681	3.837		411		313	1,377.222

Von der Gesammtzahl der Flnssschiffe u. s. w. am Ende des Jahres 1892 entfielen hienach 1530 oder 6·7 pCt. auf die Dampfer und 21.318 oder 93·3 pCt. anf die Segelschiffe; von den ersteren hatten 1210 eine Tragfähigkeit von 71.957 t oder 2·6 pCt. der gesammten festgestellten Tragfähigkeit; von den Segelschiffen hatten 21.168 eine solche von 2,688.596 t oder 97·4 pCt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit belief sich mithin bei den Dampfern auf 59·47 t, bei den Segelschiffen auf 127·01 t. Diesen Durchschnittszahlen entspricht es, wenn von den Dampfern 759 oder 62·7 pCt. derjenigen mit bekannter Tragfähigkeit unter 50 t, von den Segelschiffen aber 10.732 oder 50·7 pCt. über 100 t Tragfähigkeit hatten.

Gegenüber den Ergebnissen früherer Aufnahmen hat die Zahl der Deutschen Flnssschiffe u. s. w. im Ganzen, in noch viel höherem Grade aber die Tragfähigkeit derselben zugenommen. Sieht man von den Resultaten der ersten Aufnahme im Jahre 1872 ab, weil sie, wie sich nachträglich herausgestellt hat, unrichtig waren, so fand bei den Flussschiffen überhaupt von 1877 bis 1882 eine Znnahme um 1062 oder 6·0 pCt., von 1882 bis 1887 eine solche um 1675 oder 9·0 pCt. und von 1887 bis 1892 eine Vermehrung um 2458 Schiffe oder 12·1 pCt. statt. In den gleichen Zeiträumen wuchs die Tragfähigkeit um 281,044, bezw. 442.439 und 659.848 t, d. h. um 20·4, bezw. 26·7 und 31·4 pCt. Wie sich die Zunahme bei den beiden Gattungen der Schiffe, den Dampfern und Seglern, sowie bei ihrer Tragfähigkeit im Ganzen gestaltete, lehren folgende Nachweisungen:

Es betrug:

Im Jahre	Die Zahl der Dampfschiffe	Deren Zunahme absolut	Deren Zunahme %	Die Zahl der Segelschiffe	Deren Zunahme absolut	Deren Zunahme %
1877	570			17,083		
		260	45·6		802	4·7
1882	830			17,885		
		323	38·9		1.352	7·6
1887	1.153			19.237		
		377	32·7		2.081	10.8
1892	1.530			21.318		

Im Jahre	Die Tragfähigkeit der Dampfschiffe t	Deren Zunahme absolut	Deren Zunahme %	Die Tragfähigkeit der Segelschiffe t	Deren Zunahme absolut	Deren Zunahme %
1877	31.217			1,345.005		
		1.938	6·2		279.106	20·7
1882	33.155			1,625.111		
		18.137	54·7		424.302	25·1
1887	51.292			2,049.413		
		20.665	40·3		639.183	31·2
1892	71.957			2,688.596		

Hienach hat auch bei den Flussfahrzeugen, ähnlich wie bei den Seeschiffen alljährlich beobachtet wird, sowohl die Zahl wie die Tragfähigkeit der Dampfer erheblich stärker zugenommen als die Segelschiffe. Während aber bei den ersteren die procentuale Steigerung neuerdings zurückgeht, ist bei den Seglern ein stetiges Anwachsen der procentualen Zunahme zu verzeichnen. Diese Erscheinungen stehen im Gegensatze zu den entsprechenden der Seeschiffe und sind durch die besonderen Verhältnisse und Aufgaben der Binnenschiffahrt, bezw. der Wasserläufe wohlbegründet. Mit jenen Erscheinungen stimmt es überein, wenn die durchschnittliche Tragfähigkeit der Dampfer bei den verschiedenen Aufnahmen nicht unerhebliche Schwankungen aufweist, während die der Segelschiffe stetig und ganz beträchtlich ansteigt. Folgende Uebersicht gibt weite Auskunft darüber: Es betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit (Tonnen)

Bei den	In den Jahren 1877	1882	1887	1892
Dampfschiffen . .	70·0	53·3	62·5	59·5
Segelschiffen . . .	79·7	92·2	106·9	127·0

Auf die Deutschen Staaten vertheilten sich die am 31. December 1892 ermittelten Flussfahrzeuge und ihre Tragfähigkeit, wie folgt:

	Dampfschiffe	Segelschiffe	Schiffe im Ganzen	Tragfähigkeit t
Preussen	860	13.655	14.515	1,896.209
Bayern	34	497	531	47.097
Sachsen	81	578	659	163.485
Württemberg	15	21	36	2.767
Baden	33	507	540	130.685
Hessen	37	290	327	79.352
Mecklenburg-Schwerin	26	170	196	12.949
Mecklenburg-Strelitz .	2	110	112	13.224
Oldenburg	1	221	222	7.635
Braunschweig	1	14	15	2.058
Anhalt	1	177	178	43.504
Lübeck	12	119	131	6.562
Bremen	40	110	150	26.078
Hamburg	385	4.466	4.851	276.236
Elsass-Lothringen . .	2	383	385	52.712

Von den 26 Deutschen Bnudesstaaten (einschliesslich des Reichslandes Elsass-Lothringen) haben demnach 15 einen Bestand an Fluss- und Küstenschiffen aufzuweisen; und zwar kommen 63·5 pCt. aller Schiffe u. s. w. und 68·7 pCt. der gesammten ermittelten Tragfähigkeit auf Preussen, 21·2, bezw. 10·0 pCt. auf Hamburg, 2·9, bezw. 5·9 pCt. auf Sachsen und 2·4, bezw. 4·7 pCt. auf Baden. In diesen vier Bundesstaaten znsammengenommen sind 20·565 oder 90 pCt. aller Deutschen Flussfahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von 2,466.615 t (= 89·3 Percent der ermittelten Tragfähigkeit) heimatsberechtigt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Jänner bis zum 4. Februar.)

Adriatischer Dienst.

30. Jänner, um 11 Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Ghezzo, nach Venedig.

31. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnnovo; Anschlues in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.

1. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Triester", Capitän B. Cobel, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino und Gelsa.

1. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnä, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

3. „ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano". Capitän G. Ghezzo, nach Venedig.

4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich". Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

30. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Aurora", Capitän T. Raseevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfn, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.

31. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän E. Radeglia, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräue, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè.

2. Februar, zu Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol nnd Rhodus.

3. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice". Capitän B. Vidos, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batnm.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. Februar, nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona", Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührnng von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Dampfer „Pandora", Capitän R. Mitis, nach Santoe, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. (Prüfungsergebnisse.) Aus dem Berichte des Ueberwachungs-Ausschusses der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte über das Ergebniss der in den Monaten November und December 1893 und Jänner 1894 abgehaltenen Prüfungen von Hörern der beiden Curse des Schuljahres 1892/93 ist Nachstehendes zu entnehmen: Zum Besuche der Fortbildungsschule waren Seitens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen im niederen Curse 26 ordentliche Hörer, im höheren Curse 19 ordentliche und 8 ausserordentliche Hörer angemeldet; hievon sind im Laufe des Schnljahres 2 Hörer des niederen Curses ausgetreten; zur Ablegung von Prüfungen haben sich 15, resp. 11 ordentliche Hörer gemeldet, wovon sich 9, resp. 10 den Prüfungen vor der im Sinne des Statutes der Fortbildungsschule zusammengesetzten Commission unterzogen haben.

Eröffnung einer Zollagentur in Russ.-Nowosielitza. Gemäss des § 66 der allgemeinen Gesetze für die russischen Eisenbahnen, sowie auch der §§ 35 und 36 der am 3. October 1887 durch den Leiter des kaiserl. russischen Finanzministeriums im Einvernehmen mit dem Herrn Minister für Wege und Communicationen bestätigten „Temporären Regeln, für vermittelst Eisenbahnen zu befördernde Güter, welche den Zollformalitäten unterworfen sind", obliegt den Eisenbahnen die Verpflichtung, alle Zoll-, Accise- nnd polizeilichen Formalitäten, welche mit der Verfrachtung der Güter verbunden sind, selbst zu besorgen. Auf Grund des allgemeinen Reglements der russischen Eisenbahnen hat die Central-Betriebs-Direction der Südwestbahnen den Eingangs erwähnten gesetzlichen Bestimmungen entsprechend, in der Grenzstation Nowosielitza (welche am 3./15. December 1893 dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde) eine Zollagentur errichtet. — Diese Agentur steht unter der Leitung des Speditions-Agenten Herrn K. W. Spatschek und wird ihre Operationen auf Grund derselben Bestimmungen besorgen, welche für die im Jahre 1888 in Grajewo, Radziwiłow, Ungheni, Reni und Wołoczysk bahnseitig etablirten Zollagenturen festgesetzt wurden. Die vom russischen Finanzministerium für die Erfüllung der Zollformalitäten am 31. August 1890 bestätigten Gebühren und Taxen werden auch bei der Agentur in Nowosielitza zur Anwendung gelangen. — Der betreffende Gebührentarif ist auf allen Stationen der Südwestbahnen zur Kenntnissnahme affichirt und kann auf Wunsch, sowohl von sämmtlichen Zollagenturen der Südwestbahnen, als auch von der Commissions- und Vorschusssection der Central-Betriebs-Direction in Kiew bezogen werden. Ueberdies werden diesbezügliche Auskünfte auch bei der Wiener Agentur der Russischen Südwestbahnen, I., Canovagasse Nr. 3, bereitwilligst ertheilt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. Jänner 1893 dem pensionirten Bahnaufseher der priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn Vincenz Simmler in Anerkennung seiner vieljährigen, treuen und belobten Dienstleistung bei diesem Eisenbahn-Unternehmen das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-, resp. Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Verschiebung des Einführungstermines.

Entgegen der im Verordnungs-Blatte Nr. 6, ddo. 16. Jänner 1894, enthaltenen, bezüglichen Verlautbarung, tritt der

Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, sowie

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien nicht mit 1. März, sondern erst mit „15. März 1894“ in Kraft.

Wien, am 29. Jänner 1894. [84]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu und Futtermittel vom 1. August 1893.) Die im Vrdgs.-Bl. Nr. 9 auf Pag. 195 verzeichneten Bestimmungen für den Transport von Streu und Futtermittel sind mit Wirksamkeit vom 1. Jänner bis auf Weiteres dahin ergänzt worden, dass dieselben auch im directen Verkehre mit der grossh. Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyds zur Anwendung gelangen.

Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages IV.) Zu dem Tarifheft VIII b tritt vom 1. Februar 1894 ab der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Mouscron (Grenze) der Belgischen Staatsbahn, Lommel der grossen Belgischen Centralbahn, Hahn-Wehen und Langenschwalbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., ferner Aenderungen des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 5 für Holz und des Ausnahmetarifs 6 für bestimmte Stückgüter, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Holz im Verkehr mit Gelnhausen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. im Verkehr mit Friedrichssegen enthält.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Dienststellen bezogen werden, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird.

Berlin-Sächsischer Verbands-Verkehr. (Neuer Gütertarif.) Am 1. Februar 1894 ist ein neuer Gütertarif und ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft getreten.

Diese bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangenden Tarife treten an Stelle der Tarife vom 1. September 1890 und 1. April 1889 und enthalten ausser verschiedenen Ermässigungen auch einige unbedeutende Erhöhungen gegenüber den Frachtsätzen der vorerwähnten älteren Tarife.

Die Erhöhungen erlangen erst mit 15. März 1894 Wirksamkeit.

Von den Landesaufsichtsbehörden ist die Einführung der in den Gütertarif aufgenommenen weiteren Bestimmungen zu § 50 und 58 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Einführung des Nachtrages XIII.) Am 1. Februar 1893 ist für den Sächsisch-Thüringischen Verband der Nachtrag XIII zum Gütertarif Heft 1 nnd der Nachtrag II zum Gütertarif Heft 2 zur Einführung gelangt. Dieselben enthalten ausser Ergänzungen etc., der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc. neue Entfernungen und Frachtsätze für Station Engelsdorf der kgl. Sächsischen Staatsbahn, Nachtrag XIII, ferner Aenderungen des Nachtrags XII, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Ruhla und Thal der Ruhlaer Eisenbahn (giltig vom 1. Jänner 1894). Die Nachträge sind von Ende Jänner 1894 ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg
Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
298	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Zloczów	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	Pfennige: 290	263*)	27	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg und der Seeconnossemente. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg.
				Gródek					269	263*)	6			
				Zloczów	Schönpriesen-Umschlag				285	258*)	27			
				Gródek					264	258*)	6			
				Zloczów	Dresden-Elbkai				326	299	27			
				Gródek					305	299	6			
299	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Westromér	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	31·6 kr.	23·4 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen hat durch die Partei auf eigene Kosten zu erfolgen. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hořic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
300	Oesterr. Nordwestbahn		Tabak-Emballagen, gebrauchte	Tetschen Oe.N.W.B.	Prag Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	46·2 kr.	30·0 kr.	16·2 kr.	Im Kartirungswege		

oder umgekehrt

301

Oesterr. Nordwestbahn

Betheiligten Verwaltungen

Zucker aller Art (excl. Rohzucker)

Chropin

Riesa-Elbkai	Dreeden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
Pfge. 232	Pfge. 208	Pfge. 167	Pfge. 172
Pfge. 209	Pfge. 185	Pfge. 144*)	Pfge. 149*)
Pfge. 23	Pfge. 23	Pfge. 23	Pfge. 23

Bei Aufgabe von mindeetens 2000 Tonnen bis Ende December 1894.
Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für deu Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg

14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1894

Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg.
Diese Documente, welche keinen hahnämtlichen Rückvergütungsetempel tragen dürfen, eiud längetens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngehühr nicht enthalten, dieselhe heträgt 10 Pfenuige pro 100 kg

Fortlaufende Nr.

Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:				Bezeichnung des Tarifs, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
von der und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit						
		für die Transportstrecke									

302

Oesterreichischen Nordwestbahn

Betheiligten Verwaltungen

a) Häriuge
b) Reis

Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetechen/Bodenbach-Landungeplatz und Aueeig-Landungsplatz
Borynicze	Zloczów	Borynicze
Brody	Lemberg	Brody
Chodorów	Chodorów	Chodorów
Lemberg	Podwołoczyska	Lemberg
Podwołoczyska	Tarnopol	Podwołoczyska
Tarnopol	Zadwórze	Tarnopol
Zadwórze	Zloczów	Zadwórze
Zloczów	Borynicze	Zloczów
Pfge. 337	Pfge. 301	Pfge. 296
Pfge. 329	Pfge. 261 *)	Pfge. 288
Pfge. 8	Pfge. 40	Pfge. 8
Pfge. 8	Pfge. 13	Pfge. 8
Pfge. 337	Pfge. 301	Pfge. 296
Pfge. 329	Pfge. 288 *)	Pfge. 288
Pfge. 8	Pfge. 40	Pfge. 8
Pfge. 8	Pfge. 13	Pfge. 8
Pfge. 337	Pfge. 301	Pfge. 306
Pfge. 329	Pfge. 261 *)	Pfge. 266 *)
Pfge. 8	Pfge. 40	Pfge. 40
Pfge. 8	Pfge. 13	Pfge. 13
Pfge. 348	Pfge. 289	Pfge. 294
Pfge. 284	Pfge. 261	Pfge. 266
Pfge. 64	Pfge. 28	Pfge. 28
Pfge. 38	Pfge. 12	Pfge. 12
Pfge. 348	Pfge. 323	Pfge. 328
Pfge. 310	Pfge. 283	Pfge. 288
Pfge. 64	Pfge. 40	Pfge. 40
Pfge. 38	Pfge. 12	Pfge. 12
Pfge. 338	Pfge. 338	Pfge. 343
Pfge. 337	Pfge. 261	Pfge. 266
Pfge. 1	Pfge. 77	Pfge. 77
Pfge. —	Pfge. —	Pfge. —
Pfge. 321	Pfge. 280	Pfge. 297
Pfge. 301	Pfge. 260	Pfge. 296
Pfge. 20	Pfge. 20	Pfge. 1
Pfge. —	Pfge. —	Pfge. —
Pfge. 379	Pfge. 338	Pfge. 307
Pfge. 302	Pfge. 261	Pfge. 243
Pfge. 77	Pfge. 77	Pfge. 64
Pfge. —	Pfge. —	Pfge. 38
Pfge. 364	Pfge. 323	Pfge. 289
Pfge. 324	Pfge. 283	Pfge. 261
Pfge. 40	Pfge. 40	Pfge. 28
Pfge. —	Pfge. —	Pfge. 12
Pfge. 330	Pfge. 301	Pfge. 306
Pfge. 302	Pfge. 261 *)	Pfge. 266 *)
Pfge. 28	Pfge. 40	Pfge. 40
Pfge. 12	Pfge. 13	Pfge. 13
Pfge. 342	Pfge. 301	Pfge. 296
Pfge. 302	Pfge. 288 *)	Pfge. 288
Pfge. 40	Pfge. 40	Pfge. 8
Pfge. 13	Pfge. 13	Pfge. 8

Bei Aufgahe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief nud Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg

14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894

Elbeumschlagstarif für Galizien vom 1. Jäuner 1893

Im Kartirungswege

*) In diesen Frachtsätzen iet die Schlepphahngehühr nicht enthalten, dieselhe heträgt fünf Pfennig pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und hei Aussig-Landungsplatz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
303	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		a) Steine der Classe B b) Steine der Classe C	S w ě t l a	Lieben	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f	In Kreuzern ö. W. a) 50·0 b) 33·2	34·9 26·3	15·1 6·9	Im Kartirungswegs		Der fixe Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Erhebung
					Leitmeritz				a) 60·3 b) 40·7	40·7 30·2	19·6 10·5			
					Josefstadt				a) 52·4 b) 36·0	36·0 27·1	16·4 8·9			
					Pardubitz				a) 44·3 b) 30·3	30·3 23·8	14·0 6·5			
					Chrudim				a) 39·6 b) 27·2	27·2 22·0	12·4 5·2			
					Znaim				a) 53·0 b) 36·4	36·4 21·2	16·6 15·2			
					Zellerndorf				a) 60·3 b) 40·7	40·7 24·7	19·6 16·0			
					Stockerau				a) 72·3 b) 48·3	48·3 31·0	24·0 17·3			
					Jedlesee				a) 77·3 b) 50·9	50·9 33·5	26·4 17·4			
					Wien Oe.N.W.B.				a) 78·5 b) 51·5	51·5 34·2	27·0 17·3			
					Jungbunzlan				a) 44·9 b) 30·7	30·7 24·1	14·2 6·6			
304	**Böhmischen Nordbahn**		Ziegel	Warnsdorf	Všetat-Přívor loco	Abfuhr per Achse sonst wie bei Specialtarif 3	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo December 1894	L o c a l	31·4 kr.	25·0 kr.	6·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1895 mit der Bestätigung der Station über die erfolgte Achsabfuhr	
305	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Odrau Fulnek Wagstadt	Standing	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 13·0 12·6 6·7	kr. 10·6 10·1 4·0	kr. 2·4 2·5 2·7	Im Kartirungswege		
			Rübensohnitze und Saturationsschlamm	Standing	Odrau Fulnek Wagstadt				11·7 11·3 6·7	9·3 8·8 4·0	2·4 2·5 2·7			
306	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Eisenbahn	Magnesia-Kalkstein (Dolomit)	Klamm Mitterdorf	Kladno (Station)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Besteht kein directer Tarif		Heller 148·2 152·2 excl. Einfahrtsgebühr in Kladno		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
307	Südbahn-Gesellschaft		Viehsalz	Triest Südbahn	Wien-Matzleinsdorf	Frachtgutmässige Beförderung: ad a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. ad b) Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für Güter: ad a) der Classe A, ad b) des Special-Tarifes 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Heller a) —	Heller b) 305	Heller a) —	Heller b) 152	Heller a) —	Heller b) 153	Im Kartirungswege		
					Leobersdorf				—	290	—	154	—	136			
					Ebenfurth				—	286	—	158	—	128			
					Leoben S.B. k.k.St.B.				290	233	238	104	52	129			
					Laibach S.B.				116	89	114	60	2	29			
					Divacca				44	44	34	20	10	24			
					Villach S.B. k.k.St.B.				304	217	158	72	146	175			
					Klagenfurt				286	228	194	86	92	142			
					Wörgl				458	415	354	150	104	265			
					Innsbruck				431	386	378	164	53	222			

Von Triest Südbahn nach sämmtlichen vorstehend nicht bezeichneten Stationen der cisleithanischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn gelangen die unter Zugrundelegung der vorangeführten Frachtsätze und der von der betreffenden Umkartirungsstation bis zur Bestimmungsstation durch Anstoss der Taxen des Localtarifes der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn vom 1. April 1893, u. zw. für 5000 kg der Classe A, für 10000 kg des Specialtarifes 1, sich ergebenden Frachtsätze insolange zur Berechnung, als die directe Berechnung auf Grund der vorcitirten Localtarife nicht billigere Frachtsätze ergibt, in welchem Falle letztere Anwendung finden.

308	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Malaczka	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif, Theil II, Heft 4, des öst.-ung. Eisenb.-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892	25·0 kr.	22·0 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
309	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen I, II und n	Wornstadt (Station der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha) oder vice versa	Brannau (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Sätze	Cl. I 195·0	Cl. II 159·9	Cl. a 118·2	Im Kartirungswege	Sonstige Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Brüun (St.E.G.)					238·2	181·9	145·1		
					Zwittan (St.E.G.)					193·0	152·0	129·5		
					Friedek-Mistek (K.F.N.B.)					315·3	249·8	191·4		
310	Südbahn-Gesellschaft													

Die im Verordnungsblatte Nr. 144 ex 1893 sub Post 2571 enthaltene Begünstigung für **Getreide aller Art** ab ungarischen Stationen nach Laibach, ist durch Aufnahme der Transportstrecke **Szliszek-Laibach S.B.** mit dem zugestandenen Frachtsatze **von 106 Hellern** per 100 kg zu ergänzen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
311	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzstoff, ungeleimt, auch in Form von Pappendeckel der Pos. H. 29 des Tarif-Theiles I	Hirt	Kruman	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 75·2	kr. 67	kr. 8·2	Im Kartirungswege		
				Leoben loco und transit					66·2	58	8·2			
				Eger loco u. trs.					59·0	54	5·0			
				Saaz loco u. trs.					59·0	54	5·0			
			Cellulose der Pos. H, 29 des Tarif-Theiles I	Krnman	Eger loco u. trs.				59	54	5·0			
					Saaz loco u. trs.				59	54	5·0			
			Hadern der Pos. H, 1 des Tarif-Theiles I	Aichberg-Steyrermühle	Krnman	bei Anfgabe: a) in jedem Gewichte, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			a) 113 b) 81 c) 63·9	a) 89 b) 65 c) 51	a) 24 b) 16 c) 12·9			
				Amstetten					104 76 59·9	80 59 47	24 17 12·9			
				Ulmerfeld					108 78 61·9	85 62 49	23 16 12·9			
			Papier der Pos. P, 1 und 2 des Tarif-Theiles I	Krnman	Saaz loco u. trs.				144 99 92·0	135 91 84	9·0 8 8			
				Kruman	Saaz traneit				— — 78·0	— — 71	— — 7			
			nur für den Export ans Oesterreich-Ungarn											
312	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel aus Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Zditz	Prachatitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	25 kr.	17 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		Die Schlackenziegel müssen zu Bauten in dem bei Prachatitz gelegenen Curorte St. Margarethen-Bad verwendet werden
313	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Classe C, welches laut Tarif-Theil I in die Pos. H—20 rangirt	Reifnitz	Triest Freihafen und Triest S.B.	Aufgabe in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer ö. W. 59·5	39·8	19·7	Im Kartirungswege		
				Groeslaechitz					52·5	37·4	15·1			
				Gutenfeld					50·5	36·5	14·0			
				Ortenegg					56·5	38·8	17·7			
				Gottechee					64·5	49·8	14·7			
				Zobelsberg					47·5	36·5	11·0			
				Groselupp					43·5	36·5	7·0			
				S. Marein-Sap					41·5	36·5	5·0			
				Scofelca					39·5	36·5	3·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
314	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel der Pos. Z, 1 des Tarif-Theiles I	Verladegeleise der Katharinszeche	Elbogen-Neusattel trs. Elbogen-Stadtbahnhof Siemens Glasfabrik	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894.	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	kr. 3 3 2		Im Kartirungswege		
315	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Prägarten Kefermarkt Freistadt in Ob.-Oesterr. Summeran Oberhaid-Böhm.-Hörschlag Bartlesdorf Umlawitz Kaplitz Welleschin Steinkirchen Budweis Klattau Ražice Gmünd	Iglau transit	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der bestehenden tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bau der Localbahn Deutschbrod—Humpolec bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer 33 32 31 30 29 29 28 27 26 25 24 35 27 25	27 26 25·5 25 24 24 23 23 22 21 20 29 23 22	6 6 5·5 5 5 5 5 4 4 4 4 6 4 3	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen aufgegeben werden, in welchen die Bau-Unternehmung der Localbahn Deutschbrod—Humpolec sowohl als Absender wie auch als Empfänger figurirt
316	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fichtenlohrinde	Neudek	Chodau	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht mindestens aber für 6000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	16·9 kr.	12·1 kr	4·8 kr.	Im Kartirungswege		
317	Eisenbahn Wien-Aspang		Malztreberumsse	Kl.-Schwechat	Wien E.W.A.	Gesammtverfrachtung a) von mindestens 1000 t b) „ „ 2000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Localtarif Cl. C	Kreuzer 7·0	a) 6·5 b) 6·0	0·5 1·0	Rückvergütung	Die Rückvergütung wird gegen Vorlage der auf die schliessende Partei als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895 geleistet	Für die Abwage dieser Transporte auf der Strassenbrückenwage in Wien wird ein ermässigtes Waggeld von 60 kr. per Wagen eingehoben

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- nnd Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spedlteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlnngen mittelst verschliessbaren. gepolsterten
Patent-Möbelwägen.
Emballirnngs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen. Eilgut nnd Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbnreau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rne St. Qnentin.	LEIPZIG, Packbofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz nnd Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn uud Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- und Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien nnd der Bnkowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnreau für internationale Transporte.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladnngen von und nach Linz, Wien, Triest, Bndapest. Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Znfuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst nnd Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentnr und Speditions-Bureau der Bnkowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nnd der Ostprenssischen Südbahn.
Generalvertretnng für Galizien nnd die Bnkowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Saloniqne, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von nnd nach Süd-Rnssland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition nnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtnngen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- nnd Schiffahrtsgeschäft **Aussig** nnd **Bodenbach.**
Elbenmschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- nnd Brannkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Galizischen Carl Lndwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertignng nnter billigsten Bedingungen.
Sammelladnngsverkehr nach Süd-Rnssland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Hiezu als Beilage: „Personal-Stand der k. k. Eisenbahn-Aufsichts-Behörden.“

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Personal-Stand

der

k. k. Eisenbahn-Aufsichts-Behörden.

Beilage zu Nr. 13 ex 1894 des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Otto Maass & Sohn, Wien. I. Wallfischgasse 10.

K. k. Handelsministerium.

Minister:

Se. Exc. Gundaker Graf Wurmbrand-Stuppach, Bes. d. Milit.-Verd.-Kr. u. d. Krgs.-Med., Geh. Rath u. Kämmerer, Landtags- und Reichsraths-Abgeordneter, Ehrenbürger von Aflenz, Bruck a/L., Murau, Mauterndorf und Stainz.

Präsidial-Section.

Sections-Chef:

Körber Ernest v., Dr. jur., R. d. Leop.-O., d. eis. Kr. III. u. d. F. J.-O., Cmdr. d. belg. L.-O., l. f. Com. b. d. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Präsidial-Bureau.

Buschman Franz, Freih. v., Minist.-Secr., R. d. F. J.-O. u. d. port. M.-O. v. V. V., Landw.-Oberl., Leiter des Bureau.
Delles Anton, Minist.-Concipist.
Miller Ladislaus, Minist.-Concipist, Res.-Lieut.

Section für Eisenbahnwesen.

Sections-Chef:

Se. Exc. Heinrich Ritter v. Wittek, Dr. jur., Cmdr. d. Stef.-O., R. d. eis. Kr. II., R. d. Leop.-O. u. d. F. J.-O., R. d. preuss. Kr.-O. I., Gr.-Kr. d. kgl. rumän. Kr.-O., Gr.-Off. d. serb. T.-O., Cmdr. d. ital. Kr.-O., Bes. d. ott. M.-O. II., R. d. sächs. Alb.-O., R. d. Civil-V.-O. d. bayer. Kr., Geh. Rath, Stellvertr. des Vorsitzenden in der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, Ehrenbürger von Tachau, Monfalcone und Cervignano.

Departement VII.

Eisenbahn-Gesetzgebung; Concessionswesen; internationale Eisenbahn-Angelegenheiten; allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahn-Unternehmungen; Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Commission für Vereins-Angelegenheiten.

Wrba Ludwig, Minist.-Rath, R. d. Leop.-O. u. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. kgl. sächs. Albr.-O., R. I. Cl. d. bayer. M.-O., l. f. Com. b. d. Betriebsgesellsch. d. Orientalischen Eisenb., Mitglied der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.
Lippich Eugen, Dr. jur., Sect.-Rath, R. d. eis. Kr. III., l. f. Com. b. d. Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. u. b. d. Dux-Bodenbacher Eisenb., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Prag-Duxer Eisenb.
Forster Zdenko, Ritter v., Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Localb. Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha u. b. d. Unterkrainer Bahnen, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Südbahn-Gesellschaft.
Weeber August, Dr. jur., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellsch., b. d. Localb. Eisenerz-Vordernberg u. b. d. Localb. Laibach-Stein, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch.
Kast Michael, Freih. v., Minist.-V.-Secr., Oberlieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 3, l. f. Com. b. d. Zwoleñoves-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.
Beess-Chrostin Josef, Freih. v., Minist.-Concipist, Oberlieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 2.
Ressig Alfred, Minist.-Concipist.

Departement VII/a.

Handhabung der Staatsaufsicht über die Privat-Eisenbahn-Unternehmungen, und zwar insoweit sie sich bezieht auf: Personalangelegenheiten der Organe der Eisenbahn-Gesellschaften und damit im Zusammenhange stehende Agenden (Personal-Instructionen, Dienstordnungen u. dgl.); Angelegenheiten der Pensions- und Humanitätsfonde dieser Bahngesellschaften überhaupt und Agenden in Bezug auf die Wehr- und Landsturmpflicht der Eisenbahn-Bediensteten; ferner Ausübung der dem Handelsministerium zustehenden Ingerenz auf die Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher; Vereinsangelegenheiten (unbeschadet der dem Departement VII zustehenden Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Ministerial-Vereinscommission); die Agenden in Betreff der verstaatlichten Eisenbahnen; Mitwirkung bei der Durchführung des Unfall- und Kranken-Versicherungsgesetzes in Bezug auf die Eisenbahnbediensteten; Evidenzhaltung über das ausländische Eisenbahnwesen.

Hardt Emil, Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., Comdr. des tun. N.-J.-O., Bes. d. ott. M.-O. III. u. d. pers. S.- u. L.-O. III., l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Curator des k. k. Handelsmuseums.
Hanke v. Hankenberg Theodor, Edler v., Sect.-Rath, Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn, b. d. Eisenb. Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth, b. d. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen u. Stellvertreter d. l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Pusswald Oscar, Freih. v., Minist.-Concipist, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Bozen-Meraner Bahn und b. d. Eisenbahn Wien-Aspang.

Departement VIII.

Oberste Leitung des Baues der concessionirten Eisenbahnen bis zur Betriebseröffnung; Behandlung der mit dem Baue dieser Eisenbahnen zusammenhängenden Angelegenheiten auf bereits dem Betriebe übergebenen Linien; Bahnerhaltung; Bauangelegenheiten von Schleppbahnen; Mitwirkung bei Entscheidungen des Ministeriums des Innern über Recurse in Enteignungs-Angelegenheiten und in Angelegenheiten von Bauführungen der Eisenbahn-Anrainer, ferner bei Entscheidungen des Ackerbau-Ministeriums über Recurse in Wasser-, Forst- und Bergrechts-Angelegenheiten, insoweit Eisenbahnen in Betracht kommen; Entscheidung über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber den Bahnanrainern; competenzmässige Ingerenz in Strassen-Angelegenheiten.

Haberer Theodor, Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., d. bayer. M.-O. u. d. russ. Stan.-O. III., l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen, stellvertretendes Mitglied in der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.
Hock Paul, Freih. v., k. k. Bezirkshauptmann.
Glaser Alfons, Edler v., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Austro-Belgischen Eisenb.-Gesellschaft, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn u. b. d. Mähr.-schles. Centralbahn.
Sturm Robert, Dr. jur., Minist.-V.-Secr. u. Lieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 2, l. f. Com. b. d. Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Departement IX/a.

Oberste Leitung des Betriebes der Privateisenbahnen; Verkehrs-Angelegenheiten; Verhandlungen bezüglich der Fahrordnungen und der sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr; Angelegenheiten des Personentarifes, Signalwesen, Dienstinstructionen und Fahrbetriebsmittel; Recurse in Tarif-Angelegenheiten; Militärverkehr auf Eisenbahnen; ferner Sanitäts- und Viehseuchen-Angelegenheiten, insoferne durch dieselben der Eisenbahnbetrieb berührt wird; Redaction des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“, dann des „Anzeige-Blatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten“.

Küchler Josef, Ritter v., Dr. jur., Sect.-Rath, R. d. F. J.-O., l. f. Com. b. d. Eisenb. Wien-Aspang, b. d. Bozen-Meraner Bahn und b. d. I. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
Kuranda Camill, Sect.-Rath, l. f. Com. b. d. Mährisch-schles. Centralbahn, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen.
Amberg Rudolf v., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Ostrau-Friedlander Eisenb., b. d. Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau) u. b. d. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.
Banhans Carl, Freih. v., Dr. jur., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Localb. Asch-Rossbach u. b. d. Localbahnen Strakonitz-Winterberg u. Wodňan-Prachatitz.

Rumler v. Aichenwehr Carl, Ritter, Dr. jur., Minist.-V.-Secr., R. d. preus. Kr.-O. III., l. f. Com. b. d. Dampftramway vormals Krauss & Co., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn u. b. d. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

In theilweiser Verwendung: Pacholik Peter, Adjunct der k k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Departement IX/b

für die Erledigung der auf das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und auf das Betriebsreglement Bezug habenden Angelegenheiten, sowie der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Tarifwesens (mit Ausnahme der Entscheidung über Recurse in Tarifangelegenheiten).

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., R. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. sächs. Albr.-O., R. d. preus. rothen Adl.-O., Reg.-Rath. u. Ober-Inspector in der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, l. f. Com. b. d. Ersten ungar.-galiz. Eisenb.

In Verwendung für die Agenden des internationalen Uebereinkommens und des Betriebsreglements der dem Stande des Dep. IX/a angehörige Minist.-V.-Secr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr, Dr. jur.

Die das Tarifwesen betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.

Departement IX/c

für die Erledigung der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Staatsgarantie-Rechnungswesens.

Buschman Hugo, Freih. v., Inspector, mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., in der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

(Die betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.)

Departement X.

Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten; Vertretung des Handelsministeriums vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungs-Gerichtshofe; Mitwirkung bei den Arbeiten behufs Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher für vom Staate gebaute oder erworbene Eisenbahnen.

Leddihn Wilhelm, Dr. jur., Minist.-Rath, R. d. Leop.-O. u. d. eis. Kr. III. Cl., Mitgl. d. Beirathes d. k. k. Postsparcassenamtes, l. f. Com. b. d. Oest. Nordwestb. u. Südnorddeutschen Verbindungsb., Reg.-Com. b. d. Zittau-Reichenberger Bahn, b. d. Kaschau-Oderberger Bahn u. b. d. Ungar. Westbahn, b. den Hauptlinien der Wiener Stadtbahn u. endlich b. den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Schuster v. Bonnott, Edler v., Rudolf, Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Mähr. Grenzbahn, b. d. Kolomeaer Localbahnen u. b. d. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft u. b. d. Eisenb. Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Stellvertr. d. Reg.-Com. b. den Hauptlinien d. Wiener Stadtbahn u. b. den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Docent für Eisenbahnrecht a. d. Fortbildungsschule für Eisenbahn-Beamte.

Rudel Victor, Dr. jur., Minist.-Concipist, l. f. Com, b. d. Localb. Deutschbrod-Humpoletz.

Ministerial-Rechnungs-Departement.

Hawlisch Johann, Hofrath, Rechn.-Director, R. d. F. J.-O., Bes. des gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., R. d. frz. Ehrenleg.

Hilfsämter.

Wieck Josef, R. d. gr. E.-O., Bes. d. ott. M.-O. IV., Hilfsämter-Oberdirector.

K. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Vorstand:

Lilienau Rudolf, Freih. v., Minist.-Rath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, R. d. L.-O. u. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. k. jap. O. d. aufgeh. Sonne, Cmdr. d. sp. O. C. III., R. d. it. Kr.-O., l. f. Com. b. d. Südb.-Gesellsch. u. b. d. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, Ehrenbürger von Franzensbad.

Abtheilung I für Bau und Bahnerhaltung.

Vorstand-Stellvertreter:

Grünebaum Gustav, Ritter v., Ob.-Insp., mit Tit. u. Ch. eines Hofrathes, R. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O.

Inspectorat A/1, 2

1) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kronprinz Rudolf-Bahn, Staatsbahn Tarvis-Pontafel, Istrianer Staatsbahnen, Dalmatiner Staatsbahn, Niederösterr. Staatsbahnen, der Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg, Mürzzuschlag-Neuberg, Triest (S. Andrea)-Herpelje und Eisenerz-Vordernberg, der Ungarischen Westbahn, sowie der Localbahnen Wittmannsdorf-Ebenfurth, Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg (Neudau), Gleisdorf-Weiz, Laibach-Stein und der Unterkrainer Localbahnen; ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Südbahn sammt Localbahnen, der Graz-Köflacher, Leoben-Vordernberger, Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Radkersburg-Luttenberger Bahn und der Localbahnen Cilli-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Seebach-Au und Preding-Wieselsdorf—Stainz, dann der Bozen-Meraner Bahn und der Eisenbahn Wien-Aspang, ferner der Localbahnen Jenbach-Achensee, Wien (Schönbrunnerlinie) —Hietzing—Mödling und Hietzing—Ober-St. Veit, Wien-Stammersdorf, Floridsdorf—Gross-Enzersdorf, Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf, Mori-Arco-Riva, der Steyrthalbahn, der Trambahn Innsbruck-Hall und der Strecke Meidling—Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn, sowie der im Bau begriffenen Localbahnen Monfalcone-Cervignano, der Gailthalbahn, Murthalbahn und der Drahtseilbahn auf den Grazer Schlossberg, ferner der elektrischen Bahn Baden-Vöslau;

2) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kaiserin Elisabeth-Bahn, Donau-Uferbahn, Braunau-Strasswalchener Staatsbahn, Arlberg-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, Böhmisch-mährischen Transversalbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), sowie der Localbahnen Vöcklabruck-Kammer, Aschach-Wels-Unterrohr, Asch-Rossbach, Potscherad-Wurzmes und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, ferner der Linien Chodau—Neudek, Elbogen—Neusattel, Kaschitz-Schönhof—Radonitz, Nusle—Modřan, St. Pölten-Tulln, Herzogenburg—Krems, Hadersdorf—Sigmundsherberg und Budweis—Salnau der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, endlich der Localbahnen Wodňan—Prachatitz und Strakonitz—Winterberg; ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kremsthalbahn, der Linie Nezvěstic—Miröschau-Rokycan der Böhmischen Commercialbahnen, der Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, der Kahlenberg-Eisenbahn incl. Dampftramway Linienwall—Nussdorferstrasse—Nussdorf, sowie der als Dampftramway betriebenen Strecken Westbahnlinie—Hütteldorf der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, der Gaisbergbahn, der Drahtseilbahn auf die Veste Hohensalzburg, der Salzkammergut-Localbahn nebst Zahnradbahn auf den Schaf-

berg, der Mühlkreisbahn, der Drahtseilbahn auf das Belvedere und auf den Laurenziberg bei Prag, sowie der elektrischen Bahn vom Belvedere nach Baumgarten (Bubenč) nnd zum kgl. Thiergarten, der kgl. Bayer. Staatsbahn Waldsassen-Eger-Asch und Eger—Grenze (Schirnding) und der kgl. Sächsischen Staatsbahn Eger-Voitersreuth, ferner des Baues der Localbahnen Wotitz-Selčan und Plan-Tachau.

Gerstenbrandt Camillo, Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III. u. Bes. d. Krgs.-Med.
Svoboda Carl, Insp.
Keller Heinrich, Com.
Zhuber v. Okróg Hans, Com.-Adjct.
Bartnska v. Bartavár Emil, Com.-Adjct., Bes. d. Militär-Verd.-Med. a. r. B. u. d. Krgs.-Med.
Michalek Richard, pens. Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inspectorat A/3

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Prag-Duxer Bahn sammt Localbahnen, der Dux-Bodenbacher Bahn, der Mährischen Westbahn und der Linien Böhmisch-Leipa—Niemes nnd Olmütz-Czellechowitz der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;
ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Linien der Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft sammt Localbahnen, der Localbahn Swolenowes-Smečna, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn sammt Localbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Localbahnen Kuttenberg—Stadt Kuttenberg und Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz, der Linien Močowitz—Časlau—Zawratetz-Třemošnic sammt Abzweigung und Königshan—Schatzlar der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, der Staatsbahnstrecke Bodenbach—Reichsgrenze, der Zittau-Reichenberger Bahn, dann der in Oesterreich liegenden Theile der kgl. Sächsisch-Südlausitzer Staatsbahn und der Strecke Halbstadt—Sorgau, ferner der Strecken Nimburg—Jičin, Königgrätz—Wostroměř nebst Abzweigungen und Smidař—Hochwessely der Böhmischen Commercialbahnen, der Localbahnen Reichenberg-Gablonz-Tannwald sammt Flügel und Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha sowie der Brünner Stadtbahn, ferner der im Bau begriffenen Localbahn von Deutschbrod nach Humpoletz.

Rühl Theodor, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Pelnař Anton, Com.
Post Gnstav Adolf, Com.-Adjct., Res.-Lieut.

Inspectorat A/4

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bnkowina unterstehenden Bahnlinien, der Mährischen Grenzbahn, Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, der Linie Hannsdorf—Ziegenhals der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft;
ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der zugehörigen Nebenlinien, der Ostrau-Friedlander Bahn, der Neutitscheiner Localbahn und jener von Stauding nach Stramberg, der Wiener Verbindungsbahn (Strecke Hauptzollamt—Nordbahn), Mährisch-schlesischen Centralbahn und Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ferner der im Bau begriffenen Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka und der Lemberger elektrischan Trambahn.

Michalowski Jaroslaw, Ritter v., Insp.
Rybicki Stanislaus, Ritter v., Com.
Mikuli Jacob, Ritter v., Com.

Brücken-Bureau A/5

für die Erledigung aller auf den Bau und die Erhaltung der Brücken und Wasserbau-Anlagen Bezug nehmenden Geschäfte, sowie znr Begutachtung aller sonstigen neuen Constructionen, Festigkeitsberechnungen aller Art, neuen Theorien, Erfindnngen etc.

Schulz Franz, Reg.-Rath und Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III., (zugleich Referent f. Bahnerhaltung und mit der Vorrevision der Acten der Abth. I betraut.)

Leber Max, Edler v., Insp., mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., Bes. d. gr. gold. Med. m. d. Ah. Wahlspruche, R. d. russ. Stan.-O. II., Comdr. d. belg. Leop.-O., Off. d. frz. Ehrenleg. u. R. d. kgl. span. Ord. Carl's III. (Zugleich mit dem Referate f. electrotechnische Angelegenheiten und mit der Begutachtung von Anlagen hydrotechnischer Natur betraut.)
Follhofner Johann, Com.
Wurth Carl, Com.
Ortmann Georg, Com.-Adjct., Res.-Hptm., Bes d. Krgs.-Med.

Bureau für Oberbau und mechanische Einrichtung A/6

für die Begutachtung der Stationsanlagen, der Centralstellanlagen und der den Bau und die Erhaltung des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen betreffenden Projecte und Eingaben.

Zugetheilt: Perner Franz, Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Etmayer Victor, Ing. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bureau für Hochbau A/7

für die Begutachtung der den Hochbau und dessen Erhaltung betreffenden Projecte und Eingaben im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate.

(Unbesetzt. Die betreffenden Agenden werden von den Inspectoraten A/1—A/4 besorgt.)

Trassirungs-Bureau A/8

für alle Trassirungsarbeiten und zugehörigen Projectsverfassungen, sowie die Prüfung der von Privaten vorgelegten Projecte neuer Linien (letzteres im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate).

Dostal Wilhelm, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O.
Steiner Moriz, Insp.
Gottsleben Ferdinand, kais. Rath u. Com., Off. d. serb. T.-O.
Brosch Emil, Com.-Adjct., Res.-Hptm.
Lode Alois, k. k. Baurath, pens. Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Schubert Josef, pens. Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.

Zugetheilt: Kramer Eduard, Ob.-Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Weeber Leo, Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen, Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr.
Chabert-Ostland Constantin, Ritt. v., Ob.-Ing. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Szczepaniak Johann, Ing. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen, Bes. d. gold. Verd.-Kr.

Prasch Narcis, prov. Ing.
Dub Josef, prov. Ing.
Mittler Carl, prov. Ing.
Kron Friedrich, prov. Ing.
Bernuth v., Nicolaus, prov. Ing.
Schulz Franz, prov. Ing.
Welhartizki Carl, prov. Ing.
Gaertner Emil, prov. Ing.
Mendl Emil, prov. Ing.
Suska Anton Carl, prov. Ing.
Prochazka Carl, prov. Ing.
Schmidt Conrad, prov. Ing.
Hofmann Josef, prov. Ing.-Stellvertr.
Fenderl Hector, prov. Ing.-Stellvertr.
Hora Johann, prov. Ing.-Assistent.
Michna Alois, prov. Ing.-Assistent.
Sandig Leon, prov. Ing.-Assistent.
Blumenthal Bernhard, prov. Ing.-Assistent.
Boehm Franz, prov. Zeichner.
Kiowsky Carl, prov. Zeichner.
Wolny Rudolf, prov. Zeichner.
Katholitzky Paul, prov. Zeichner.
Janoušek Franz, prov. Zeichner.
Zimmermann Robert, prov. Zeichner.

Bureau für die Ueberwachung des Baues neuer Privatbahnen A/8 B.Ü.

Granzner Franz, k. k. Baurath u. Insp., R. d. F. J.-O.

Bureau für die Agenden der Wiener Stadtbahn.

Doppler Adolf, k. k. Oberbaurath, General-Directionsrath d. k. k. Oesterr. Staatsbahnen, R. d. F. J.-O.
Werner Carl, Insp.
Presser David, prov. Zeichner.

Bauleitung Eisenerz-Vordernberg.
Für die Abwicklung des Baugeschäftes dieser Linie.

Seidl Josef, Ob.-Ing. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Löffler Adalbert, prov. Beamte.

Abtheilungen II—V.

Vorstand-Stellvertreter:

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ob.-Insp.

Abtheilung II für Verkehr und Zugförderung.

Heindl Franz, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Demselben unmittelbar zugetheilt: Kapitain Theodor, Com.

Inspectorat B/1, 2

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen sämmtlicher Bahnen südlich der Donau (die südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr.-Nordwestbahn und der Linie Wien—Stammersdorf der Dampftramway vorm. Krauss & Co. ausgenommen), ferner der nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien (die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn ausgenommen), der Buschtěhrader Bahn, Böhmischen Westbahn, der Linie Nezvestic-Miröschau-Rokycan der Böhmischen Commercialbahnen und der Mühlkreisbahn, der Drahtseilbahn auf das Belvedere und auf den Laurenziberg bei Prag, sowie der elektrischen Bahn vom Belvedere nach Baumgarten (Bubenč) und zum kgl. Thiergarten, der kgl. Bayer. Staatsbahn Waldsassen-Eger-Asch und Eger—Grenze (Schirnding) und der kgl. Sächsischen Staatsbahn Eger-Voitersreuth.

Eisenbach Franz, Ritter v., Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Schöbl Josef, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Leon August, Reichsritter v., Com., Bes. d. Krgs.-Med.

Inspectorat B/3, 4

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen sämmtlicher nicht in das Inspectorat B/1, 2 fallenden Bahnlinien.

Schwarz Franz, Edler v., Ob.-Insp., R. d. F. J.-O. u. d. r. A.-O III. Cl.
Swoboda Eduard, Insp.
Horack Johann, Insp.
Bayer Heinrich J. F., Insp.

Bureau B/5

für Maschinen- und Zugförderungswesen, für die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes sämmtlicher österr. Eisenbahnen.

Glück Julius, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O., Mitgl. d. Beirathes d. Handelsministeriums für Dampfkessel- u. verwandte Angelegenheiten.
Klug Franz, Insp., R. d. F. J.-O.
Nischer-Falkenhof Carl, Ritter v., Com.
Siegmund Carl, Com.
Zamazal Camillo, Com., Res.-Marine-Maschinenbau- u. Betr.-Ing. II. Cl.
Lobmeyr Adolf, Com.-Adjct., Lieut. in Stand-Ev. d. Landw.

Central-Bureau B/6

für das Verkehrswesen, für das Fahrordnungswesen wegen Vorbereitung und Mitwirkung bei den Fahrplan-Conferenzen, Prüfung der Fahrpläne rücksichtlich der in diesen und in den Fahrplan-Conferenzen festgesetzten Vereinbarungen rücksichtlich der Zugsanschlüsse, für Kriegsfahrordnungen und Militär-Angelegenheiten, für das Verkehrs-, Signalisirungs- und Instructionswesen auf sämmtlichen Eisenbahnen, überhaupt für alle Agenden, welche einer einheitlichen Behandlung bedürfen.

Wächtler Gustav, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Seling Eduard, kais. Rath u. Insp., Bes. d. g. Medaille m. d. Allerh. Wahlspruche u. d. Krgs.-Med., R. d. russ. St.-O. III. u. d. ital. Kr.-O., Bes. d. nass. Ad.-O.
Rietsch Friedrich, Insp.
Planker-Klaps Emil, Ritter v., Com., R. d. rum. Kr.-O., Bes. d. Marianer Kr.
Zugetheilt: Kreysa Franz, Ob.-Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.

Abtheilung III für commerciellen Betrieb.

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. sächs. Albr.-O., R. d. k. preuss. rothen Adl.-O., l. f. Com. b. d. Ersten ungar.-galiz. Eisenb.

Inspectorat C/1

für sämmtliche Bahnen südlich der Donau, mit Ausnahme der südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn; ferner für die nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Linien, für die Buschtěhrader Bahn, Böhmische Westbahn und die Dampftramway Wien-Stammersdorf, bezw. Floridsdorf—Gross-Enzersdorf.

Borový Franz, Insp.
Reghem Carl, Insp., R. I. d. kgl. sächs. Albr.-O.
Bardas Arnold, kais. Rath, Com.

Inspectorat C/2

für sämmtliche nicht in das Inspectorat C/1 fallende Bahnlinien.

Zugetheilt: Westermayer Moriz, General-Directionsrath der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Kuntczofsky Carl, Insp.
Pichler v. Deeben Eduard, Edler v., Com.
Kolisko Hanns, Dr. jur., Com.-Adjct.
Jilek Heinrich, Ritter v., Com.-Adjct., Ob.-Lieut. i. P.

Referat für allgemeine Angelegenheiten.

Borový Franz, Insp.

Abtheilung IV für Staatsgarantie-Rechnungswesen.

Buschman Hugo, Freih. v., Insp. mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., Referent der Garantie-Rechnungs-Commission.
Stöller Carl, Insp.
Kaisler Adolf, Insp., R. d. F. J.-O.
Pirek Franz, prov. Ing.
Zugetheilt: Pistor Arwed, Reichsritter v., Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Hauptmann i.P.
Engelsberg Emil, Insp, der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Stella Julius, Ob.-Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Abtheilung V für allgemeine Verwaltung.

Wraschtil Wilhelm, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Breisky Carl, Insp., Bes. d. Militär-Verd.-Med. a. r. B. u. d. Krgs.-Med., Aufsichts-Com. b. d. berufsgenossenschaftl. Unfall-Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.
Walzel Adolf, Com., R. d. ital. Kr.-O.
Baron Robert, Com., Bes. d. Krgs.-Med.

Hilfsämter.

Landskron Ferdinand, Hilfsämter-Directions-Adjct., Leiter.

Archiv.

Skrzeszewski Friedrich, Ritter v.

Materialverwaltung.

Pohl Ferdinand.

Rechnungs-Departement.

Trudak Wilhelm, kais. Rath, Rechn.-Rath, Bes. d. Krgs.-Med.
Kroczak Friedrich, Rechn.-Revident, Landw.-Hptm.
Dwořak Max, Rechn.-Official.
Piffl Hermann, Rechn.-Official.

In anderweitiger Verwendung:

Kral Anton, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O. u. d. hannov. E.-A.-O., in Verwendung b. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Brachetti Josef, Com.-Adj., in Verwendung b. d. k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungs-Commissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Carl Weber, Bezirkscommissär in Salzburg.
Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Josef Graf Thun-Hohenstein, Statthaltereirath in Teplitz.
Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Böhmischen Nordbahn: Alois Hofmann, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Emil Janda, Statthaltereirath in Prag.
Bei der Böhmischen Westbahn: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Bozen-Meraner Bahn: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.
Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Max Schön, Statthalterei-Secretär in Brünn.
Bei den Bukowinaer Localbahnen: Johann Fekete de Belafalva, Regierungsrath in Czernowitz.
Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Josef Stummer, Hofrath bei der Statthalterei in Prag.
Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Victor Rudel, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.
Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Carl Janka, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Prag.
Bei der Localbahn Eisenerz-Vordernberg: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr v. Buschman, Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Bei der Erzherzog Albrecht-Bahn: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger v. Kirchsberg, Bezirkscommissär in Graz.
Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf v. Amberg, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.
Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Bergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.
Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Statthalterei-Concipist in Innsbruck.
Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan v. Hochbrunn, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungs-Commissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Statthaltereirath in Linz.
Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungs-Commissär: Heinrich Mähling, Bezirkscommissär in Prag.
Bei der Localbahn Laibach-Stein: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Graz.
Bei der Mährischen Grenzbahn: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf v. Amberg, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva: Josef Ebner, Bezirkshauptmann in Bozen.
Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Statthaltereirath in Linz.
Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.
Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Oesterr. Nordwestbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Adalbert Hofmann, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Ludwig Wrba, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf v. Amberg, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau): Guido Töply, Statthaltereirath i. P. in Prag.
Bei der Localbahn Plan-Tachau als Regierungs-Commissär: Oskar Ritter Zaborsky v. Wahlstätten, Bezirks-Commissär bei der Statthalterei in Prag.
Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller, Statthalterei-Secretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Camill Hoffmeister, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Reichenberg-Gablonz: Emil Ritter Krticzka v. Jaden, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya: Franz Josef Nagy v. Somlyo, Bezirkshauptmann in Waidhofen a. d. T.

Bei den k. k. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adolf Weselsky, Bezirkshauptmann in Kremsier.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen als Regierungs-Commissär: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Hugo Ritter v. Hebenstreit, Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirkscommissär in Steyr.

Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freih. v. Banhans, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Rudolf Freih. v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Adalbert Hofmann, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz, als Regierungs-Commissär: Josef Salomon, Bezirkshauptmann in Tłumacz.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungs-Commissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Actiengesellschaft der Unterkrainer Bahnen: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungs-Commissär: Dr. Robert v. Welser, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Localbahn Wels-Aschach: Alexander Fischer, Statthaltereirath in Wels.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Dr. Josef Ritter von Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Oscar Freih. v. Pusswald, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn: Rudolf Freiherr v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Stellvertreter: Dr. Carl Rumler Ritter v. Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei den Hauptlinien der Wiener Stadthahn, als Regierungs-Commissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Bezirks-Commissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn als Regierungs-Commissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Zvoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft: Michael Freiherr v. Kast, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Rumler Ritter v. Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Ernst v. Körber, Ministerialrath im Handelsministerium, mit Tit, u. Ch. eines Sectionschefs. Stellvertreter: Max Zerboni di Sposetti, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr Lloyd: Ernst Becher, Präsident der Seebehörde in Triest. Stellvertreter: Natalis Ebner v. Ebenthal, Sectionsrath im Handelsministerium, und Dr. Franz Freiherr Strobach v. Kleisberg, Hofrath der Seebehörde in Triest.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Mauriz Rössler, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Dr. Peter Ritter v. Rešetar, Rath der Seebehörde in Triest.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppović, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfalls-Versicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 6. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Voraussetzungen für das Vorhandensein von Specialtarifen mit verminderter Haftnng. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Bahnhofe der Mähr.-schles. Centralbahn in Troppau über Katharein bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Piltsch.

Das k. k. Handelsministerium hat der Commandit-Gesellschaft für Eisenbahnbau Lenz & Comp. in Stettin (Preussen) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Bahnhofe der Mähr.-schles. Centralbahn in Troppau über Katharein bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Piltsch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. Jänner 1894. Z. 68.673 ex 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz nach Wallern.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Carl Smetana, Civilingenieur in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz nach Wallern im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. Jänner 1894. Z. 63.720 ex 1893.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 19. Jänner 1893, Z. 880/IV, an die Verwaltungen mehrerer österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Uebernahme eines Theiles der Kosten der Bahnärzte auf gesellschaftliche Rechnung.

Aus den jeweilig in Vorlage gelangenden Rechnungs-Abschlüssen der Krankencasse für die dortseitigen Bediensteten und Arbeiter wurde entnommen, dass die Krankencasse die Kosten des bahnärztlichen Dienstes derzeit zur Gänze aus Eigenem bestreitet.

Nachdem jedoch die Bahnärzte eine erhebliche Reihe von Dienstleistungen zu besorgen haben, welche mit der Krankencasse in keinerlei Zusammenhange stehen und rein bahngesellschaftliche Agenden betreffen, so u. A. die ärztliche Untersuchung des neu aufzunehmenden Personals, die periodische Untersuchung des Personals auf Farbenblindheit und Schwerhörigkeit, sowie periodische Revisionen der Rettungskästen, Einschulung des Personals zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen, bahnärztliche Hilfeleistung bei Letzteren, Ueberwachung der Desinfection und der Durchführung der sonstigen behördlich vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln in den Stationen, beziehungsweise hinsichtlich der Fahrbetriebsmittel bei Ausbruch von Epidemien etc. etc., so wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, von den Jahrespauschalien der dortseits bestellten Bahnärzte einen, den vorbezeichneten Agenden entprechenden Antheil zu übernehmen.

Es erscheint dies umso begründeter, als die geehrte Verwaltung ohne Rücksicht auf den Bestand der dortseitigen Krankencasse, welche überdies gemäss § 1 des Statutes ein für sich bestehendes Institut ist, laut der mit dem h. Handelsministerial-Erlasse vom 23. Jänner 1889, Z. 49.646 ex 1887, im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 9. Februar 1889, Nr. 18, publicirten „Vorschriften, betreffend das Rettungswesen bei Eisenbahnen", verspflichtet ist, Bahnärzte zu bestellen.

Diesbezüglich bestimmt Abschnitt VIII der citirten Vorschriften ausdrücklich, dass die Bediensteten, welche in die Lage kommen können, Passagieren oder Bediensteten der Bahnanstalt bei Verletzungen oder plötzlichen Erkrankungen vor der Ankunft eines Arztes die erste Hilfe zu leisten, durch die Aerzte der Anstalt in den wichtigsten ersten Hilfeleistungen zu unterrichten sind.

Laut Punkt c) desselben Abschnittes sind die Bahnärzte (von den Bahnverwaltungen) mit einer Instruction über ihre Dienstobliegenheiten und die bei Unfällen zu beobachtenden Verhaltungsmassregeln zu betheilen.

Wenn sohin die geehrte Verwaltung für die Besorgung der im Vorstehenden nur auszugsweise angegebenen zahlreichen gesellschaftlichen Agenden die Dienste der von der dortseitigen Krankencasse bezahlten Aerzte in Anspruch nimmt, so ist es wohl vollkommen begründet, hiefür eine entsprechende Entschädigung dadurch zu leisten, dass ein Theil der ärztlichen Honorare auf gesellschaftliche Rechnung übernommen wird, wie dies bei der überwiegenden Mehrzahl jener Krankencassen der österr. Privateisenbahnen, wo die Aerzte mit Jahrespauschalien bestellt sind, wie auch bei den k. k. Staatsbahnen der Fall ist.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, diese Frage in eingehende Erwägung zu ziehen, und über die Höhe der auf bahngesellschaftliche Rechnung zu übernehmenden Antheile der derzeitigen bahnärztlichen Honorare ehestens, längstens aber binnen vier Wochen, anher zu berichten.

Hiebei glaubt die General-Inspection der österr. Eisenbahnen, als die gemäss § 52 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, bestellte Aufsichtsbehörde der dortseitigen Krankencasse, schon jetzt bemerken zu sollen, dass eine weitere Tragung der Gesammtkosten des ärztlichen Dienstes durch die Krankencasse unzulässig wäre, und daher, falls die geehrte Verwaltung wider Erwarten in dieser Frage einen ablehnenden Standpunkt einnehmen würde, der Ausschuss der Krankencasse angewiesen werden müsste, mit den bestellten Aerzten neue Verträge abzuschliessen, in welchen die einzelnen Pauschalbeträge nur für die ärztlichen Leistungen rücksichtlich der Krankencassenmitglieder zu bemessen, und die bisherige Besorgung der bahngesellschaftlichen Agenden ausdrücklich auszuschliessen wären.

Wien, am 19. Jänner 1894.

Lilienau m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 23. Jänner 1894, Z. 1239/I, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Messung der lichten Breite und Höhe der Heizhäuser und anderer Objecte, welche von Locomotiven passirt werden.

Im Herbste vergangenen Jahres ist auf einer inländischen Bahn ein Heizer, der sich auf seinem Standplatze etwas nach auswärts vorbeugte, bei der Ausfahrt aus dem Heizhause am Kopfe schwer verwundet worden, weil das Thor des Heizhauses, welch Letzteres noch vor Inkrafttretung der h. Handelsministerial-Verordnung vom 4. Februar 1871 (wonach kein Bau auf Bahngrund ohne Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums ausgeführt werden darf) nach einem im Jahre 1870 von der Localbehörde genehmigten Projecte erbaut wurde, zu eng angelegt worden ist. Nachdem es nicht ausgeschlossen ist, dass sich derartige zu enge Thoröffnungen auch bei anderen, namentlich älteren Heizhäusern befinden, wird die geehrte Direction behufs Wahrung der persönlichen Sicherheit der Bahnbediensteten unter Hinweis auf die Bestimmungen des § 63, Post 10 der „technischen Vereinbarungen" (1889) aufgefordert, ungesäumt die Messung der lichten Breiten und Höhen der dortigen Heizhäuser und anderer Objecte, welche von Locomotiven passirt werden, vorzunehmen, über das Resultat ehestens anher zu berichten, und wahrgenommene Uebelstände rasch zu beseitigen.

Zu diesem Zwecke sind die etwa erforderlichen Projecte sofort zu verfassen und mit Beschleunigung anher in Vorlage zu bringen.

Nachdem übrigens selbst bei dem durch die Vereinbarungen vorgeschriebenen Minimal-Masse von 3·35 m nur ein Zwischenraum von $^1/_2$ (3·35—3·15) = 0·1 m an jeder Locomotivseite verbleibt, so ist im Falle, als eine Verbreiterung vorgenommen wird, die zulässige grösste Breite anzustreben.

Wien, am 23. Jänner 1894.

Lilienau m. p.

Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Laibach-Stein" in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Laibach-Stein" in Wien genehmigt.

Wien, am 24. Jänner 1894. — Z. 1036. H.-M.-Z. 5213.

Voraussetzungen für das Vorhandensein von Specialtarifen mit verminderter Haftung.

(Artikel 35 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.)

Der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport (1893, Nr. 12) entnehmen wir den nachstehenden interessanten Aufsatz über die Voraussetzungen für das Vorhandensein von Specialtarifen mit verminderter Haftung im Sinne des Art. 35 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. *)

„Zu den wenigen Bestimmungen des Uebereinkommens, deren Auslegung in der Praxis bisher zu Controversen Anlass gegeben hat, gehören diejenigen des Artikels 35. Der Inhalt dieses Artikels lautet:

„Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bestimmungen (Specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Specialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet."

Der Artikel 35 bildet eine Abweichung von den Grundsätzen, welche in den Artikeln 34 und 37 hinsichtlich des Ersatzes für Verlust oder Beschädigung zum Ausdruck gelangt sind. Es folgt aus jenem Artikel, dass der Ersatz, anstatt geleistet zu werden, „nach dem gemeinen Werth, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist", nach Massgabe eines Maximalbetrages geleistet werden kann, der im Specialtarif im Voraus festgesetzt werden muss. Man ist dabei von der Ansicht ausgegangen, dass diese beschränkte Haftpflicht eine Ausgleichung für die Taxermässigungen bilde, die von den Eisenbahnen zugestanden werden, und die, wenn schon im Interesse der letzteren gemacht, doch zweifelsohne auch ein Zugeständniss an den internationalen Verkehr sind. Diese Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen des Uebereinkommens ist übrigens von der internationalen Berner Conferenz nur nach langem Zögern angenommen worden, wie dies später näher auseinandergesetzt wird.

In der Praxis sind dadurch dreierlei Schwierigkeiten hervorgetreten. Die eine hat die Feststellung des Maximal-Entschädigungsbetrages zum Gegenstande, — eine andere die wichtige Tragweite der an die Festsetzung eines solchen Maximalbetrages geknüpften zweifachen Bedingung, — und wieder eine andere endlich fasst die Vertheilung des Entschädigungsbetrages unter die beim Transporte betheiligt gewesenen Verwaltungen ins Auge. Diese Schwierigkeiten sind besonders hervorgehoben worden in einer am 21. und 22. März 1893 in Bern abgehaltenen Conferenz von Eisenbahn-Verwaltungen. Die Frage, die hiebei vor alle anderen gestellt wurde, war, ob es nach den Bestimmungen des Art. 35 erforderlich sei, dass jede an der Bildung eines Specialtarifes betheiligte Verwaltung an der Taxermässigung theilgenommen habe, oder ob es genüge, wenn eine oder mehrere Verwaltungen solche Ermässigungen zugestehen, so dass also thatsächlich eine Ermässigung der aus den gewöhnlichen Tarifen sich ergebenden Gesammtfracht eintritt.

*) Vergl. auch die Notiz im Vrdgs.-Bl. ex 1893, Nr. 78, Seite 1266.

Nach der Auslegung, welcher die Majorität in der Conferenz vom 21. und 22. März 1893 sich zugeneigt hat, wäre die Bestimmung des Art. 35 schon erfüllt, „wenn nur eine oder einige Verwaltungen Taxermässigungen zugestehen". Man hat dabei hervorgehoben, dass sonst die Bildung eines Specialtarifes fast unmöglich wäre, weil die Weigerung einer einzigen an dem betreffenden Verkehre nicht sonderlich interessirten Bahn oder einer solchen, der der Verkehr unter allen Umständen zufallen müsste, genügen würde, um jede Vereinbarung zu Fall zu bringen.

In Folge dieses Conferenzbeschlusses hat ein Staat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern um seine Meinungsäusserung über die Frage ersucht. Ohne die Wichtigkeit der in der Conferenz vom 21. und 22. März 1893 hervorgehobenen praktischen Schwierigkeiten zu verkennen, hat das Centralamt geglaubt, die Nothwendigkeit des Zugeständnisses von Taxermässigungen durch jede der Verwaltungen der Transport-Route ebensowohl aus dem Wortlaute, als auch aus der Entstehungsgeschichte des Art. 35 ableiten zu müssen. Diese Anschauung, von der allen Vertragsstaaten Mittheilung gemacht worden ist, hat von Seiten derselben keinerlei Entgegnung hervorgerufen. Dagegen hat eine Gruppe von Eisenbahn-Verwaltungen durch Vermittlung des Staates, dem sie unterstehen, kürzlich dem Centralamte ein Memorandum zugehen lassen, welches die von der Majorität der Conferenz vom 21. und 22. März 1893 angenommene Auslegung zu rechtfertigen sucht und dabei zu folgendem Schlusse kommt:

> „Die unterzeichneten Verwaltungen sind der Ansicht, dass jede mit Taxermässigungen am Transporte betheiligte Bahn das Recht hat, vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörde, die Grenzen ihrer eigenen Haftpflicht im Verlust- oder Beschädigungsfalle festzusetzen, ohne dass sie der Zustimmung der übrigen Transport-Verwaltungen oder der Genehmigung der Behörden derjenigen Staaten bedarf, durch welche das Gut befördert werden soll."

Dieser Schluss ist gewiss ganz logisch, sobald man von der durch die Majorität der Conferenz vom 21. und 22. März adoptirten Auslegung ausgeht; indessen genügt es, diese dem Wortlaute des Art. 35 gegenüber zu stellen, um zu erkennen, dass sie die vollständige Verneinung derselben ist.

In der That erheischt der Art. 35 die gleichzeitige Erfüllung zweier Bedingungen für die Bildung eines Specialtarifes. Erstens muss der Tarif „eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten", und zweitens „muss der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung finden". Nun ist es klar, dass, wenn die Worte „gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn" die Bedeutung hätten, dass es lediglich „einer Preisermässigung für den ganzen Transport" bedürfe, die Redactoren des Uebereinkommens wohl daran gethan hätten, den Satz mit diesen letzten Worten zu schliessen. Andererseits bedarf es, damit „der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung finde" zweifellos sowohl der Uebereinstimmung aller am Transporte betheiligten Verwaltungen, als auch der staatlichen Genehmigung überall da, wo sie gefordert wird.

Der Beweis dafür, dass die Schlussfolgerung des vorbezeichneten Memorandums eine irrige ist, geht auch aus den Protokollen der Berner internationalen Conferenz, welche das Uebereinkommen ausgearbeitet hat, hervor.

Wie schon bemerkt wurde, hat dieselbe erst nach langem Zögern grundsätzlich Specialtarife zugelassen, die von den Bestimmungen der Art. 34 und 37 abweichen können. Der hauptsächlichste Befürworter des gegenwärtigen Wortlautes des Art. 35, Herr Heinrich, Delegirter Ungarns, hatte vorgeschlagen, zu sagen „gegenüber den allgemeinen Tarifen der betreffenden Bahnen", d. h. „der am Transporte betheiligten Bahnen". Man hat geglaubt ausführlicher zu sein, indem man sagte: „jeder Eisenbahn".

Nichts in den Verhandlungen der Conferenz unterstützt übrigens die Annahme des Memorandums, dass durch die Einfügung dieses Satzes nichts Anderes beabsichtigt gewesen sei, als einzelne Bahnen zu verhindern, den zugestandenen Ermässigungen Erhöhungen gegenüber zu stellen, welche den Vortheil des Specialtarifes wieder aufgehoben hätten. Wenn diese Absicht bestanden hätte, so wäre sie sicherlich in anderer Form zum Ausdruck gekommen, oder man hätte sich auf den ersten Theil des Textes „Preisermässigung für den ganzen Transport" beschränkt, weil das Wesentliche eines Specialtarifes das Anerbieten ermässigter Frachtsätze ist.

Was nun die zweite Bedingung anbelangt, die eine Ergänzung der ersteren ist, so ist der Vorschlag dazu von Herrn Asser, dem Delegirten der Niederlande, ausgegangen, der sie wie folgt begründet hat:

„Es dürfte nothwendig sein, zu bestimmen, dass die limitirte Verantwortlichkeit in jedem Falle auf die ganze Transportstrecke anzuwenden ist. Es versteht sich von selbst, dass in jedem Staate, wo nach der bestehenden Gesetzgebung die Transportbedingungen der Genehmigung der Regierung unterworfen sind, diese Vorschrift sich auch auf das Princip der limitirten Verantwortlichkeit bezieht."

Die deutsche Delegation, die ihrerseits im Vereine mit derjenigen von Russland und der Schweiz, dem Vorschlage Heinrich Asser ablehnend gegenüber gestanden ist, verlangte in Bezug auf Art. 35, und erhielt dies auch zugestanden, dass in dem dem Uebereinkommen als integrirenden Bestandtheil beigefügten Protokolle der Absatz 3 aufgenommen werde, welcher ebenfalls in Ergänzung des Art. 11 besagt:

„Es wird ferner anerkannt, dass durch das Uebereinkommen das Verhältniss der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird, und dass dieses Verhältniss auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie dass durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden. (Siehe die Protokolle der Berner Conferenzen von 1878, 1881 und 1886, besonders diejenigen von 1881, Seite 119, 1886 Seite 52)."

Diese Citationen lassen keinen Zweifel über die Unzulässigkeit der Schlussfolgerung des Memorandums, nach welcher zur Bildung eines Specialtarifes weder „die Zustimmung der übrigen Transport-Verwaltungen", noch „die Genehmigung der Behörden derjenigen Staaten, durch welche das Gut befördert werden soll" als unerlässlich betrachtet wird. In Wirklichkeit ist ein Specialtarif ein Uebereinkommen, für welches es der Uebereinstimmung der betheiligten Verwaltungen bedarf, und das ausserdem den gesetzlichen Bestimmungen darüber in denjenigen Staaten entsprechen muss, in welchen es in Wirksamkeit treten soll.

Eine weitere Frage ist die, ob die Theilnahme an den Tarifermässigungen für alle am Transporte betheiligten Verwaltungen eine gleichmässige sein soll. Die Bejahung erscheint logisch, weil jede derselben am Vortheil eines gleichen Maximalbetrages der Entschädigung theilnimmt. Dies ist jedoch nicht eine Bedingung des Art. 35; hätten die Redactoren des Uebereinkommens dieselbe vorschreiben wollen, so hätten sie es ausdrücklich gesagt; sie haben aber zweifelsohne ins Auge gefasst, dass angesichts der Verschiedenheit der Verhältnisse die bei den Eisenbahnen hinsichtlich ihrer gewöhnlichen Tarife bestehen, eine absolute Gleichmässigkeit nicht in Anwendung kommen kann. Das ist auch die hauptsächlichste Entgegnung, die man der vorstehenden Auslegung machen kann, denn man kann sagen, dass, wenn irgend eine Preisermässigung — selbst eine solche von einem halben Procent — hinreicht, um eine Eisenbahn einer Herabminderung der Haftpflicht, z. B. um 20 pCt. theilhaftig werden zu lassen, man ebenso gut annehmen könnte, dass sie auch ohne Preisermässigung daran theilzunehmen im Stande ist. — Man könnte daher diese letztere Anschauungsweise nicht ablehnen, wenn sie als vereinbar mit dem im Art. 35 ausgesprochenen Grundsatze betrachtet werden könnte.

Sobald aber Specialtarife gebildet werden, welche den in dem gedachten Artikel gegebenen Vorschriften nicht entsprechen, so wird die Folge davon sein, dass die diesfallsigen Vereinbarungen nach den Bestimmungen des Uebereinkommens keinerlei Rechtswerth haben und als null und nichtig zu betrachten sind.

Es erscheint daher wenig klug, Specialtarife auf einer so schwankenden Grundlage bilden zu wollen, wie sie die in dem Memorandum enthaltene Auslegung schafft. Die Gefahr, dass diesen Tarifen die Anerkennung versagt werden wird, erscheint vorhanden, und dies umsomehr, als nach Art. 27 die Entschädigungsklage in den verschiedenen Ländern vor den Richter gebracht werden kann, der angesichts der Bestimmung in Art. 35 schwerlich als zulässig erklären wird, dass eine Eisenbahn die beschränkte Haftpflicht für sich in Anspruch nehmen kann, ohne den Vortheil derselben durch ein Zugeständniss erworben zu haben.

Die übrigen aus Art. 35 resultirenden Schwierigkeiten, von denen vorstehend gesprochen wurde, finden eine einfachere Erledigung.

Hinsichtlich der Feststellung des Maximalbetrages der Entschädigung können verschiedene Formen in Anwendung kommen. Dies hängt von den zwischen den Verwaltungen zu treffenden Vereinbarungen ab. — Nach dem in der Conferenz vom 21. und 22. März empfohlenen Modus wird ein Procentsatz der Normalentschädigung fixirt (Art. 34 und 37), der nicht ein für allemal ziffermässig festgestellt, sondern für jeden Specialtarif und für jedes zu den Bedingungen desselben beförderte Gut besonders vereinbart werden soll; ein Verfahren, über welches zur Zeit wenigstens eine Bemerkung nicht zu machen ist.

Was die Uebernahme der Entschädigung anbelangt, so hat dieselbe Conferenz beschlossen, dass diese nach Massgabe der bezogenen Fracht von den Verwaltungen getragen werden solle. Dies ist übrigens nur die Anwendung der Bestimmungen des Art. 47 des Uebereinkommens.

Es erscheint, Alles in Allem betrachtet, nicht angezeigt, in der Praxis von der gegebenen Auslegung des Art. 35 abzusehen, denn damit würde nur der schlüpfrige

Boden betreten, aus dem die Schlussfolgerung in dem bezogenen Memorandum logischerweise hat hervorgehen müssen. Im Uebrigen wird es sich empfehlen, hier wie in anderen Dingen, zu gewärtigen, welche Früchte das Uebereinkommen zeitigen wird. Es ist möglich, dass besonders hinsichtlich der Specialtarife die Sachlage sich besser gestaltet, als heute angenommen werden mag. — Und wenn es schliesslich sich zeigen sollte, dass der Art. 35 in seiner gegenwärtigen Form den allgemeinen Interessen nicht entsprechen sollte, so wird nichts entgegenstehen, denselben auf Grund der gemachten Erfahrungen zu verbessern."

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Banliche Herstellungen in Floridsdorf.) In der Station Floridsdorf gelangen nachfolgende Baulichkeiten zur Ausführung: 1. Verlängerung des Einsteigeperrons am südlichen Stationsende; 2. Anbringung einer beweglichen Perronabsperrvorrichtung am Aufnahmsgebäude; 3. Errichtung von zwei Kehrichtgruben nächst den beiden Weichenthürmen; 4. Vergrösserung der bestehenden Düngergrnbe; 5. Herstellung eines Strassenladegeleises und eines Flugdaches im Werkstätten-Rayon. [13. Jänner, Z. 1755.]

— (Herstellung einer Wartehalle in Babitz.) In der Haltestelle Babitz zwischen Ung.-Hradisch und Napagedl wird eine 6 m lange Wartehalle nebst einem Nebengebäude errichtet. [6. Jänner, Z. 414.]

— (Umgestaltung des Wartelocales in Drahotusch.) In der Haltestelle Drahotusch wird das Wartelocal entsprechend dem gesteigerten Bedürfnisse vergrössert und umgestaltet. [29. December 1893, Z. 61.739.]

— (Linie Lnndenburg—Zellerndorf: Nebengebände in Zwingendorf.) In der Haltestelle Zwingendorf wird ein Nebengebände errichtet. [8. Jänner, Z. 751.]

— (Herstellnng einer Waschküche sammt Rollkammer in Laa.) In der Station Laa wird für Zwecke des Bahnpersonals eine Räumlichkeit zur Unterbringung einer Waschküche sammt Rollkammer hergestellt. [6. Jänner, Z. 420.]

— (Localbahnlinie Troppau—Bennisch: Staatliche Collaudirung.) Die am 21. und 24. November 1893 durchgeführte staatliche Collaudirung über die baulichen Anlagen der Localbahnlinie Troppan—Bennisch hat ein befriedigendes Ergebniss geliefert. Die bei der Bauausführung vorgekommenen unwesentlichen Abweichungen von dem ursprünglichen Projecte haben die nachträgliche Genehmigung erhalten. [16. Jänner, Z. 69.410 ex 1893.)

— (Linie Bielitz—Kalwarya: Aufstellung einer Kanzleihütte in Wadowice.) In der Station Wadowice wird für Zwecke des Kohlenhändlers Bernhard Gross nächst seiner daselbst befindlichen Kohlenrutsche eine transportable Kanzleihütte aufgestellt. [11. Jänner, Z. 67.639.]

Projectirte schmalspurige Schleppbahn von Zakrzoweck zum Weichselufer. (Bauconsens-Ertheilung.) Die Eheleute Anton nnd Marie Batko in Zakrzoweck haben die Bewilligung zur Ausführung einer Schleppbahnanlage von ihrem Steinbruche bis zum rechten Weichselufer nächst der Mündung des Wilgafinsses erhalten. Die Schleppbahn wird schmalspurig hergestellt und mit Pferden betrieben. [28. April, Z. 22.199.]

Schleppbahn von der Station Ritzdorf der Localbahn Cilli-Wöllan znm Kalkofen des R. E. Michelein. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für eine schmalspurige Schleppbahn von der Station Ritzdorf der Localbahn Cilli-Wöllan znm Kalkofen des R. E. Michelein für den 8. Febrnar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr von Nenpauer betraut. [G.-I.-Z. 1558.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. mit Erlass vom 7. Jänner, Z. 94.090 ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 9. December 1892, Z. 74.339/III, dem Reichstagsabgeordneten Géza Kubinyi ertheilte Vorconcession für folgendes normalspuriges Localbahnnetz, und zwar:
   a) für eine von der Station Dobsina (Dobschan) der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Istvánfalu, Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn entweder in deren Station Poprád-felka oder Kápostafalu verbindende Linie;
   b) für eine von der zukünftigen Station Nagy-Röcze der Muránythalbahn, d. i. der Linie Horka—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1893) abzweigende und diese über Kis-Röcze, Murány-Huta, Vereskö, Tolgárt, Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz gleichfalls mit der Linie Oderberg—Karu in Poprád-felka oder Kápostafalu verbindende Linie;
   c) eine von der Endstation Jólyom-Brezó (Bresnitz) der Linie Jólyom (Altsohl) —Jólyom—Brezó abzweigende und diese über Bikás, Benyus, Polomka, Javadra, Helpa, Pohorella, Vereskö, Telgárt, Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grenicz gleichfalls wie bei a) und b) mit der Kaschau-Oderbergerbahn in der Station Poprád-felka verbindende Linie;
   d) schliesslich eine von der Endstation Tiszolcz der Linie Feled—Tiszolcz aus diese über Erdököz, Mihálytelek, Breznóbánya und die Gemarknng der Gemeinde Olaszka in der Station Zólyom-Brezó mit der Linie Zólyom—Zólyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende Linie (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1892) auf die Dauer eines weiteren Jahres;
2. mit Erlass vom 9. Jänner, Z. 94.307/III ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 4. December 1892, Z. 67.831, der Temesvárer Strassenbahn-Gesellschaft verliehene Vorconcession:
   a) für eine von ihrem im Bereiche der Stadt Temesvár gelegenen Betriebsnetze abzweigende über Bruckenau, Fibio, Máslok, Allios, Zábrány und die Gemarkung der Gemeinde Ujfalu führende Linie;
   b) für eine von der zukünftigen Station Fibis abzweigende über Charlottenburg, Altringen, Bogda und die Gemarkung der Gemeinde Buchberg bis Komját führende Linie als Flügelbahn der Linie a);
   c) für eine eventuell als Variante der Linie a) von Temesvár aus über Kis-Becskerek, Billéd, Sandorháza, Pészak, Lorin, entweder über Szerb-Nagy-Szent-Miklós, oder Német-Csanád und Szerb-Csanád bis Kis-Szombor führende schmalspurige oder auch normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 3),

   anf die Daner eines weiteren Jahres.
3. mit Erlass vom 13. Jänner, Z. 96.150 ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 7. December 1892, der Grossgemeinde Csákovár ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Csákovár der projectirten Localbahn Zsebely (nächst Temesvár) —Csákovár (bereits concessionirt; vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1893) ausgehende nnd diese über Dolácz, Tolvadia, Gyér und die Gemarkung der Gemeinde Tógyer in der Station Bóka mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Legung eines zweiten Geleises im Bereiche der Auwinkel-Linie.) Die Budapester Municipalbehörde hat der Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Legung eines zweiten Geleises im Bereiche vorläufig einer Theilstrecke der Betriebslinie in das Anwinkel (Schwabenberggebiet) mit der Bedingung ertheilt, dass diese Arbeit noch vor Beginn der Sommer-Saison fertig zu stellen sei.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1893.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1893 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 13. December die 16·30 km lange Strecke Nauen—Ketzin der Osthavelländischen Kreisbahnen, welche am 1. November 1893 für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Nauen (Anschlussstation an die Linie Berlin—Hamburg), Nauen-Zuckerfabrik (1·10 km), Nauen-Chausseestrasse (2·05 km), Markee (4·45 km), Markau (4·95 km), Röthehof (7·15 km), Etzin (11·10 km), Vorketzin (12·50 km), Ketzin-Bahnhof (15·50 km) und Ketzin-Hafen (16·30 km); ferner am 20. December die 11·09 km lange Endstrecke Velten—Kremmen der Nebeneisenbahn Schönholz-Kremmen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Güterverkehr; die Stationen Vehlefanz und Kremmen besitzen volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Schwante nur solche für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. December die 9·79 km lange Strecke Hetzdorf—Eppendorf der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Hetzdorf (Haltestelle an der Linie Reitzenhain—Flöha), Metzdorf (Haltepunkt 2·33 km), Lössnitzthal (Haltepunkt 3·72 km), Hammer-Leubsdorf (Haltestelle 5·58 km) und Eppendorf (Bahnhof 9·79 km); die Haltestelle Hetzdorf und die Station Eppendorf dienen dem Gesammtverkehre, die Haltestelle Hammer-Leubsdorf dem Personen- und beschränkten Güterverkehre, die Haltepunkte Metzdorf und Lössnitzthal nur dem Personenverkehre; ferner die 10·09 km lange schmalspurige Strecke Herrnhut—Bernstadt der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Herrnhut (bestehende Station der Linie Löbau—Zittau), Niederstrahwalde (Haltepunkt 1·53 km), Berthelsdorf bei Herrnhut (Haltestelle 3·32 km), Oberrennersdorf (Haltestelle 5·86 km), Niederrennersdorf Haltepunkt 7·0 km), Cunnersdorf a. d. Eigen (Haltestelle 8·69 km) und Bernstadt (Station 10·09 km); die Endstation Bernstadt dient dem vollen Verkehre, die Haltestellen sind für den Personen- und beschränkten Güterverkehr, die Haltepunkte nur für den Personenverkehr eingerichtet; am 7. December die 20·65 km lange normalspurige Strecke Waldheim—Rochlitz der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Waldheim (bestehende Station), Hartha (Station 3·75 km), Geringswalde (Station 9·41 km), Arras (Haltestelle 11·62 km), Obstmühle (Haltestelle 14·83 km), Döhlen (Haltestelle 18·68 km) und Rochlitz (bestehende Station, 20·65 km); die Stationen dienen dem Gesammtverkehre, die Haltestellen nur dem Personen- und beschränkten Güterverkehre; am 16. December die 24·29 km lange Linie Saupersdorf—Wilzschhaus der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Saupersdorf (bestehende Haltestelle), Hartmannsdorf b. S. (Haltepunkt 1·60 km), Oberhartmannsdorf (Haltestelle 3·82 km), Bärenwalde i. S. (Haltestestelle 4·99 km), Obercrinitz (Haltestelle 6·77 km), Rothenkirchen i. V. (Haltestelle 11·45), Oberstützengrün (Haltestelle 13·49 km), Neuheide (Haltepunkt 16·96 km), Schönheide (Station 18·80 km), Ober-Schönheide (Haltestelle 19·57 km) und Wilzschhaus (Haltestelle 24·29 km); die Station Schönheide und die Haltestelle Rothenkirchen i. V. und Ober-Schönheide dienen dem Gesammtverkehre, die übrigen Haltestellen dem Personen- und beschränkten Güterverkehre und die Haltepunkte nur dem Personenverkehre.

c) In Oldenburg: Am 1. December die 7·0 km lange Strecke Borgstede—Bockhorn der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Borgstede (bestehende Station), Rahling (Haltestelle 2·40 km), Kranenkamp (Haltepunkt 4·20 km) und Bockhorn (bestehende Station, 7·0 km); die Haltestelle Rahling dient dem Personenverkehre und dem Güterverkehre in Wagenladungen, der Haltepunkt Kranenkamp nur dem Personenverkehre mit den beiden Nachbarstationen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate December 1893.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1893 folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die Station Watenstedt zwischen den Stationen Jerxheim und Schöppenstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher dem Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie dem Kleinviehverkehre in Einzelsendungen diente, auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Personenhaltepunkt Pritzig zwischen den Stationen Kaffzig und Techlipp im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Güterverkehr, mit Ausnahme der Abfertigung von Vieh in Wagenladungen und schwerwiegenden Fahrzeugen; die Haltestelle Pischnitz zwischen den Stationen Hochstüblau und Pr.-Stargard im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; eine Annahme, bezw. Auslieferung von Fahrzeugen findet in dieser Haltestelle nicht statt; die Haltestelle Berger-Damm zwischen den Stationen Nauen und Paulinenaue im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, sowie von Gütern in Wagen adungen; die Station Velten zwischen den Stationen Hennigsdorf und Vehlefanz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auch für die Abfertigung von Fahrzeugen; die Haltestelle Nilbau zwischen den Stationen Glogau und Klopschen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher für den Güter- und Viehverkehr eingerichtet war, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Güterladestelle Dopiewo zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr; der Haltepunkt Ebersdorf N.-Schl. zwischen den Stationen Sprottau und Waltersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Metschlau an der Bahnstrecke Waltersdorf—Freistadt N.-Schl. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; die Station Schönholz zwischen den Stationen Pankow und Reinickendorf (Dorf) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; am 15. December die Station Kraghammer zwischen den Stationen Altendorn und Listernohl im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren; am 16. December der Zollinlandsbahnhof in Bremerhaven im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für die Abfertigung von Fahrzeugen; am 20. December der Haltepunkt Lubolz zwischen den Stationen Schönewalde und Lübben im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner die Stationen Reinickendorf-Dorf (zwischen den Stationen Schönholz und Dalldorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf (zwischen den Stationen Schulzendorf, Heiligensee und Velten) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für die Abfertigung von lebenden Thieren.

b) In Sachsen: Am 1. December die Haltestelle Hetzdorf bei Oederan an der Linie Flöha—Reitzenhain der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr und der Haltepunkt Gersberg zwischen den Stationen Leubsdorfer Hammer und Eppendorf der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

c) In Bayern: Am 1. December die Haltestelle Poing zwischen den Stationen Feldkirchen und Schwaben an der Strecke München—Simbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr.

d) In Hessen: Am 15. December die Haltestelle Selters an der Nebenbahnstrecke Stockheim—Gedern der grossherz. Oberhessischen Eisenbahn für den gesammten Güterverkehr mit Ausnahme des Verkehres mit explosiven Gegenständen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Preussen. (Zurücknahme unbenützt gebliebener bereits durchlochter Fahrkarten.) In Ergänzung des Theiles II des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Eisenbahn-Directions-Bezirke Magdeburg ist mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde folgende Bestimmung

mit 23. Jänner in Kraft getreten: Wiedergiltigmachung bezw. Zurücknahme unbenutzt gebliebener, bereits durchlochter Fahrkarten auf Stationen mit abgesperrten Bahnsteigen. Fahrkarten, welche wegen Zugüberfüllung oder aus anderen Ursachen nachweislich zur Fahrt nicht benutzt, jedoch bereits durchlocht sind, werden seitens des diensthabenden Beamten handschriftlich oder mittelst Stempels wieder giltig gemacht. Dem Inhaber einer auf diese Weise giltig gemachten Fahrkarte steht es frei, die Fahrt an demselben oder dem nächstfolgenden Tage auszuführen. Wird die sofortige Zurückerstattung des Fahrgeldes am Schalter verlangt, so erfolgt dieselbe, sofern nicht einer der im § 14 Absatz 1 oder § 26 Absatz 4 der Verkehrsordnung bezeichneten Fälle (Mangel an Platz in der betreffenden Classe oder Ausfall des Zuges) vorliegt, nur unter Kürzung von 10 Pfennige, d. i. dem Betrage einer Bahnsteigkarte.

Sachsen. (Landtags-Verhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 24. Jänner gelangte das königl. Decret Nr. 22, die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe betreffend, zur Vorberathung und Ueberweisung an die Finanzdeputation B. Nach diesem Decrete stellen sich die in dem kgl. Decrete Nr. 25 vom 28. Jänner 1890 mit 34,870.000 Mk. veranschlagten Kosten nach dem neuen Anschlage auf 53,776.000 Mark, und entfallen hievon auf den Haupt-Personenbahnhof in Dresden-Altstadt 16,267.000 Mk., Abstell- und Güterbahnhof in Dresden-Altstadt 2,950.000 Mk., Verbindungsbahn mit der Haltestelle „Wettiner Strasse" 4,165.500 Mk., Rangir-Bahnhof in Dresden-Friedrichstadt 7,950.000 Mk., Personen-Bahnhof in Dresden-Neustadt 5,178.500 Mk., Güterbahnhof in Dresden-Neustadt 2,500.000 Mk., Verlegung der Leipzig-Dresdner Personenzugsgeleise 2,800.000 Mk., Rangir-Bahnhof in Klotzsche 250.000 Mark, Verbindungshahnen bei Nanndorf und Zitzschewig, sowie 2. Geleise Dresden-Friedrichstadt-Naundorf 1,775.000 Mk., Elbebrücke für zwei Geleise 1,550 000 Mk., Werkstätten-Bahnhof in Dresden-Friedrichstadt 4,300.000 Mk., Verwaltungsgebäude an der Strehlener Strasse 1,440.000 Mk., Elektricitätswerk 1,750.000 Mark, Arealerwerb in Dresden-Friedrichstadt 540.000 Mk. und auf das Dienstgebäude der Wirthschafts-Hauptverwaltung 360.000 Mark. Während der auf 10 Jahre berechneten Bauzeit wird sich die Banthätigkeit in den Jahren 1894/95 am stärksten gestalten; Ende 1895 werden wahrscheinlich 35,905.000 Mk. verbraucht sein. Hiefür sind bereits 13,265.000 Mk. bewilligt und 650.000 Mk. sind vertragsmässig als baarer Beitrag der Stadtgemeinde Dresden zu erwarten, so dass bis Ende 1895 rund 20,000.000 Mk. der Bedeckung bedürfen.

Württemberg. (Obsttransport auf den Staatseisenbahnen im Herbst 1893.) In den Monaten September, October und November 1893 sind auf den Württembergischen Eisenbahn-Stationen von fremden Bahnen 3057 Wagenladungen Obst zu 10.000 kg eingelaufen (1892: 4570, 1891: 7004). Von den angekommenen Wagen fallen auf Stuttgart 804, Ulm 271, Cannstatt 189.

Italien. (Eisenbahn Bassano-Primolano.) Die Linie Bassano—Primolano zählt unter die mit dem Gesetze vom Jahre 1879 festgesetzten Eisenbahnen. Sie ist die einzige von diesen Eisenbahnen, welche noch nicht in Angriff genommen wurde, während die anderen theils schon fertiggestellt, theils im Baue begriffen sind. Die erste Strecke dieser Linie beginnt 133 m nördlich von der gegenwärtigen Station Bassano und endet in Rivalta; sie ist 16 km lang und dehnt sich durchwegs linksseits des Flusses Brenta aus. 9 km davon sind geradelinig, 7 km in Curven mit dem Minimalradius von 300 m. Die Steigung übersteigt niemals 7 pro mille. Die ganze Bahn wird auf solidem und trockenem Terrain ausgeführt. Das Project umfasst 11 Tunnels von der Gesammtlänge von 2542 m. — Die erste Strecke wird eine einzige Station, Carpené-Valstagna, eine Haltestelle, Solagna, und 20 Wächterhäuser zählen. Die Kosten dieser Strecke werden sich auf 4½ Millionen belaufen. — Die zweite Strecke, in Rivalta beginnend, führt bis zur tirolischen Grenze und ist 14½ km lang. Dieselbe ist durch 780 m geradlinig durch 6777 m in Curven mit einem Minimalradius von 300 m herzustellen. Die Steigung beträgt auch hier 7 pro mille, der Niveau-Unterschied zwischen Bassano und der tirolischen Grenze 97·41 m. Auf dieser Strecke sind 9 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 4328 m projectirt. Die zwei bedeutendsten sind: Tunnel Grottella, 1162 m, und Tambione, 1074 m. Ein kleiner Theil der Strecke von Rivalta bis zur Grenze liegt in der Provinz Bellnno, alles Uebrige in der Provinz Vicenza. Von Rivalta bis zur Grenze betragen die Kosten 6½ Millionen.

— (Linie Pieve di Cento—Cento-Ferrara mit Abzweigung von Ferrara nach Ponte lagoscnro.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat im Principe das vom Provinzial-Ausschusse von Ferrara vorgelegte, von dem Ingenieur Mederico Perilli aufgestellte Project für eine normalspurige Localbahn von Pieve di Cento über Cento nach Ferrara mit Abzweigung nach Ponte lagoscuro und Darsena genehmigt. Die projectirte Linie hat eine Länge von 41·877 km und wird die Orte S. Agostino, Mirabello, Corpo Reno, Dopo, S. Carlo, Vigarano und Porotto berühren. Die Kosten sind auf circa 2,100.000 Lire veranschlagt.

— (Maglie-Gagliano-Alezio.) Der Provincial-Ausschuss von Lecce hat dem Oberen Rathe für öffentliche Arbeiten das Project für die 79 km lange Localbahn Maglie-Gagliano-Alezio vorgelegt und gleichzeitig eine staatliche Subvention von 3000 Lire auf 70 Jahre pro Kilometer beantragt. Die Linie soll normalspurig zur Ausführung gebracht werden. Dieselbe durchzieht einen fruchtbaren Landstrich mit 140.000 Einwohnern und wird 17 Stationen haben, und zwar: Maglie, Muro Leccese, Poggiardo Vaste, Spongano Diso, Montesano Miggiano, Fricase S. Eufemia, Alessano, Gagliano di Capo, Castrigano Patu, Salve, Presine, Acquaviva, Taurisano, Casarano, Martino, Parabita, Tuglie und Alezio, ferner 4 Haltestellen: Senarica, Castiglione d'Otranto, Montesardo und Marciano di Lema. — Das rollende Materiale wird umfassen: 8 Locomotiven, 33 Personenwagen, und zwar: 8 gemischte I. und II. Classe, 11 Wagen II. Classe und 14 III. Classe, 8 Gepäckswagen und 120 Frachtwagen. Die Kosten werden sich auf 5,400.000 Lire belaufen.

Frankreich. (Behandlung von Fahrplananträgen.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat, wie die „Z. d. V. D. E.-V." berichtet, den Oberbeamten der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb schon mehrfach eingeschärft, wie grossen Werth es darauf lege, dass die Gesuche und Beschwerden, betreffend den Gang der Züge, in möglichst kurzer Frist untersucht werden. Gleichwohl hat der Minister Gelegenheit gehabt, festzustellen, dass derartige Angelegenheiten zu lange unerledigt blieben, und dass die Betheiligten erst sehr spät von der getroffenen Entscheidung benachrichtigt würden, selbst wenn die beantragten Verbesserungen im Laufe der Untersuchung verwirklicht werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten glaubte in Folge dessen den General-Inspectoren des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes die früheren Anregungen durch Rundschreiben vom 27. November 1893 von Neuem einschärfen und die in Zukunft zu befolgenden Regeln genau feststellen zu sollen. Die General-Inspectoren der Staatsaufsicht haben danach eine Liste der ihnen zur Begutachtung mitgetheilten Anträge, betreffend den Gang der Züge, zu führen. Sobald ihnen die Vorschläge der Gesellschaften, betreffend Einrichtung des Winter- oder Sommer-Fahrplanes, zugehen, stellen sie diejenigen Anträge, welche durch die genannten Vorschläge befriedigt werden, zusammen und reichen diese Uebersicht mit den an sie gerichteten Schreiben sofort an die Aufsichtsbehörde ein, ohne die Vorlage der Berichte über die Gesammtheit der Gesellschaftsvorschläge abzuwarten. Ebenso ist bezüglich der theilweisen Aenderungen, die im Laufe des Sommers oder Winters an den Fahrplänen vorgenommen werden, zu verfahren. Bezüglich derjenigen Gesuche, die bei Eröffnung des Winter- oder Sommer-Fahrplanes oder zu einem anderen Zeitpunkte nicht befriedigt werden, ist die Untersuchung in spätestens 40 Tagen zu beendigen. Der Minister weiss wohl, dass die Gesellschaften, welche in solchen Fällen gehört werden müssen, nicht immer mit der wünschenswerthen Schnelligkeit auf die Mittheilungen der Aufsichtsbeamten antworten, und dass dies einer der Hauptgründe für die Verzögerung der Prüfung ist. Der Minister fordert daher die General-Inspectoren auf, die Gesellschaften in solchen Fällen zu benachrichtigen, dass sie trotzdem ihren Bericht und zutreffenden Falles ihre Vorschläge der Aufsichtsbehörde einreichen würden.

— (Familienzeitkarten im Pariser Vorortenverkehr.) Ermässigte Familienzeitkarten hat in Frankreich zuerst die Dampfstrassenbahn-Gesellschaft Paris-Saint Germain eingeführt, welche am 12. Februar 1893 dem Minister der öffentlichen Arbeiten folgenden Tarif zur Genehmigung unterbreitete: Ermässigte Zeitkarten werden an Mitglieder derselben Familie für sämmtliche Strecken der Bahn in I. und II. Classe mit der Massgabe ausgegeben, dass der Preis der zweiten Karte um 20 pCt., derjenige der dritten um 25 pCt., derjenige der vierten um 30 pCt., derjenige der fünften um 35 pCt. und der Preis jeder ferneren Karte um 40 pCt. des Preises der Hauptkarte ermässigt wird. Diese Karten sind ausschliesslich für die bezeichnete Person giltig. Als Familienmitglieder gelten: Frau, Kinder, Vater, Mutter, Grossvater, Grossmutter, Schwager,

Schwägerin, Schwiegersohn, Schwiegertochter, Bruder, Schwester, Schwiegervater, Schwiegermutter, Oheim, Tante, Neffe, Nichte und Dienstboten. Neuerdings gibt auch die Orléansbahn ermässigte Familienzeitkarten für Strecken bis zu 60 km Länge aus, wobei die Ermässigung für die zweite Karte 20 pCt., für die dritte 30 pCt. und für jede fernere 40 pCt. beträgt.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator“ aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2432 T. Gehalt ist am 1. December 1893 von Bombay abgefahren und am 17. December 1893 mit 16 Passagieren und 2335 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 1,390.275 kg Baumwolle (davon 647.500 kg für Venedig), 4220 kg Häute, 101.500 kg Giorgolinasamen, 203.000 kg Rübsamen, dann für Venedig 393.313 kg Ricinussamen, 5075 kg Salpeter, 34.865 kg Sparto, für Salonich 1523 kg Droguen, für Triest 63.250 kg Mirabellen, 1700 kg Gummi; aus Aden 9034 kg kg Kaffee, 510 kg Myrrhen, 41.108 kg Gummi; aus Suez 20.180 kg Gummi; aus Port Said 37.550 kg Zinn, 1750 kg Thee, 14.640 kg Häute, 710 kg Gummi, 9310 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,270.093 fl. ö. W.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Ernennung des Präsidenten und von Mitgliedern der Tarifcommission für das Jahr 1894.) Der kgl. ungar. Ministerrath hat für das Jahr 1894 zum Präsidenten der Tarifcommission der kgl. ungar. Seeschiffahrt-Gesellschaft „Adria“ den Reichstags-Abgeordneten Baron Fedor Nikolics ernannt. Ferner ernannte für dieselbe Zeitdauer zu Mitgliedern dieser Commission der Handelsminister die Ministerialräthe Dr. Julius Schnierer und Dr. Eugen Gaál, während die Gesellschaft selbst die Directionsmitglieder Moritz Jókai und Jakob Simon wählte.

Fiumaner Hafen. (Erweiterung des „Punto franco.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister die Erweiterung des „Punto franco“ im Bereiche des Fiumaner Hafens beschlossen, und die kgl. Seebehörde beauftragt, ungesäumt diese Arbeit, u. zw. in der Weise durchzuführen, dass bis zur definitiven Erweiterung des gegenwärtigen, vorläufig ein provisorischer „Punto franco“ u. zw. im neuen Holzhafen errichtet und Vorkehrung getroffen wurde, dass die jetzt im Freien liegenden Fässer und Waaren in gedeckten Räumen untergebracht werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der Vereinsversammlung vom 29. Jänner referirte der Vorsitzende, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, über die Anträge, welche von dem zur Berathung der Frage betreffs der Nothwendigkeit der Errichtung einer Eisenbahn-Rentenbank eingesetzten Comité erstattet wurden. Der Vereinsausschuss hat dieses in Form einer an das hohe k. k. Handelsministerium gerichteten Eingabe verfasste, äusserst gehaltvoll aufgebaute Elaborat einer eingehenden Prüfung und Begutachtung unterzogen und enthält dasselbe in logischer Entwicklung alle jene Motive, welche für die hohe Bedeutung einer solchen Eisenbahn-Rentenbank, die als einer der berufensten Factoren zur Kräftigung des Localbahnwesens betrachtet werden müsse, sprechen. Redner findet die gleichen Anschauungen in einer soeben erschienenen Abhandlung des hervorragenden National-Oekonomen Professor Dr. Emil Sax über die zukünftige Gestaltung des Localbahnwesens in Oesterreich dargelegt, welche die Aufgaben einer Eisenbahn-Rentenbank im grossen Style kennzeichnet. Die unabweisbare Nothwendigkeit der Errichtung eines derartigen Credit-Institutes betonend, verliest der Vorsitzende die dem Handelsministerium zu unterbreitende Vorlage, welche von der Versammlung einmüthig angenommen wurde. Nach einigen den sonstigen geschäftlichen Theil betreffenden Bemerkungen übergeht Herr Ziffer zur Besprechung seines angekündigten Themas: „Mittheilungen über deutsche Kleinbahnen.“ Er begrüsst mit Befriedigung die auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens in Deutschland immer weitergreifendere intensive Bewegung, die insbesondere durch die von dem kgl. preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Beginn dieses Jahres herausgegebene „Zeitschrift für Kleinbahnen“ einen kräftigen Impuls erhalten dürfte. In sehr eingehender Weise entwickelte Herr Ziffer das vielseitige und reiche Programm dieser Zeitschrift, deren Tendenzen in der allseitigen Auskunft über den Stand der Kleinbahn-Unternehmungen, deren Begründung, Finanzirung, Einrichtungen, Betriebsverhältnissen und Rechtsfragen gipfeln sollen. Die in dem ersten Hefte dieser neuen Fachschrift veröffentlichten Abhandlungen insbesondere die höchst instructiven Betrachtungen des kgl. preussischen Regierungs-Baumeisters E. Fränkel über die Anlagekosten der Kleinbahnen mit Locomotivbetrieb, deren Herstellungskosten bei billigster Anlage mit 26.500 Mark bei einer normalspurigen und mit 20.000 Mark bei einer schmalspurigen 75 cm Kleinbahn, wovon 50—74 pCt. allein auf den Oberbau entfallen, ermittelt wurden, werden vom Vortragenden einer fachmännischen Beurtheilung unterzogen. Im Anschlusse hieran skizzirt derselbe die von dem Bochumer Vereine für Bergbau und Gussstahl-Fabrikation ausgearbeitete Denkschrift über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen, welche bei Anwendung der 60 cm Spur bei 30—40 km Streckenlänge mit 9000—10.000 Mark pro Kilometer. bei ebenem Gelände hergestellt werden können und deren Betriebskosten verfassnngsgemäss inclusive Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals nur ungefähr 50 Pf. pro Zugskilometer betragen. In seinen Schlussworten apostrophirt der Redner durch Einsetzung aller Kräfte zu einer gedeihlichen Entwicklung des Verkehrswesens niederer Ordnung beizutragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 24. Jänner herausgegebene XXII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 499: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. Jänner 1894, Z. 8215, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr vou Klauenthieren aus der Schweiz nach, bezw. durch Böhmen.

— (Inhalt des XXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 26. Jänner 1893 herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 500: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. Jänner 1894, Z. 652, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der Schweiz in und durch das Herzogthum Salzburg.

— (Inhalt des XXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 29. Jänner herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 501: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlnssprotokolls verboten ist.

Nr. 502: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 25. Jänner 1894, Z. 1000/2, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der Schweiz nach und durch Oberösterreich.

— (Inhalt des XXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 31. Jänner herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 503: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 17. Jänner 1894, Z. 486, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Herzogthumes Salzburg.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die schmalspurigen Strecken Dobrina—Husi (5·447 km) der Rumänischen Eisenbahnen und Taubenheim—Dürrhennersdorf (12·03 km) der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die normalspurigen Strecken Focsani—Odobecsi (10·775 km) und Turnu Mâgurele Stadt—Turnu Mâgurele Hafen (5·480 km) der Rumänischen Eisenbahnen sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement.) Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist Seitens der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen u. s. w.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die vorbezeichneten Tarifbestimmungen (Sonderabdruck der Seiten 39—54 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) neu herausgegeben worden, durch welche der im Monat December 1892 ausgegebene Abdruck aufgehoben wird.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit.

Die in der Nummer 148 dieses Blattes vom 30. December 1893, Seite 2571, enthaltene Beschränkung in der Anwendung der im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Mai 1892 für den obbezeichneten Verkehr vorgesehenen Frachtsätze für Nowosielitza transit tritt nicht am 1. Jänner 1894, wie es in der angeführten Kundmachung heisst, sondern erst vom 15. März 1894 an in Wirksamkeit.

Wien, am 27. Jänner 1894. [85]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Eliminirung von Frachtsätzen.

Ab 1. Februar 1894 werden die im Anhange zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr vom 10. September 1892 und in den Nachträgen I und II hiezu enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Altwarnsdorf der Sächsischen Staatsbahnen und Warnsdorf der Böhm. Nordbahn aus diesem Anhange, bezw. dessen Nachträgen ausgeschieden und in den Nachtrag III zum Tarife für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach, aufgenommen.

Wien, am 31. Jänner 1894. [86]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle Engelsdorf in den Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit treten für die Verkehrsstelle Engelsdorf directe Frachtsätze in Kraft, welche durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu erfahren sind.

Wien, am 31. Jänner 1894. [87]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1 und 2; Einführung von Frachtsätzen für Baumwollwaaren und Garne.

Mit 15. Februar 1894 gelangen neue, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 für Baumwollwaaren und Garne englischer Herkunft von den deutschen Ost- und Nordseehafenstationen und Elbe-Umschlagsplätzen zur Einführung.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verband-Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 4. Februar 1894. [88]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sammelladungsverkehr Oesterreich—Lindau—Vorarlberg.

Zulässigkeit der Zusammenladung von Gütern der Classe A und des Ausnahmetarifes 26 b.

Im Verkehre zwischen Lindau, Buchs, Bregenz, bezw. St. Margarethen einerseits und Prag, Komotau und Kralup andererseits, ist bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894, die Zusammenladung von Gütern

a) der Classe A und
b) des Ausnahmetarifes 26 b

des Tarifes für den Güterverkehr Oesterreich—Lindau—Vorarlberg, giltig vom 1. Juli 1893, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen zulässig.

Für Güter der Classe A bei Aufgabe von mindestens 5000 kg kommt der Frachtsatz der Classe A und für die übrigen zugeladenen Güter in jedem Gewichte der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 26 b zur Anwendung.

Für das Ergänzungsgewicht bis zu 10.000 kg pro Wagen ist die Fracht nach dem Ausnahmetarife 26 b zu berechnen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife, Theil I, für den vorcitirten Verbandsverkehr (giltig ab 1. Juli 1893) aufgenommenen diesfälligen Bestimmungen Giltigkeit.

Wien, am 30. Jänner 1894. [89]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Massnahmen im Personenverkehr.

Zur Erzielung einer besseren Controle über die Benützung der Fahrkarten wird vom 1. März 1894 der Vorverkauf der Zonenfahrkarten der ersten 5 Zonen aufgehoben und werden von diesem Tage angefangen alle Zonenfahrkarten bei der Ausgabe abgestempelt. Die Fahrkarten haben sonach nur Giltigkeit zur Benützung an dem Tage ihrer Lösung. Auch werden fernerhin die Zonenfahrkarten nicht mehr mit Giltigkeit für die Benützung nach verschiedenen Richtungen und für verschiedene Strecken aufgelegt. Jede Fahrkarte wird nur Giltigkeit zur Benützung in einer Richtung und für eine Strecke haben. Ausgenommen von dieser Einführung bleiben die Localstrecken Wien Westbahnhof—Eichgraben, Wien Westbahnhof—Kaiser-Ebersdorf, Hütteldorf—Unter-Hetzendorf und Wien [Franz Josef-Bahnhof—Greifenstein, rücksichtlich welcher Strecken die Zonenfahrkarten noch mit Giltigkeit für die Fahrt in der einen oder anderen Richtung ausgegeben werden und der Vorverkauf beibehalten wird.

Näheres besagen die in den Stationen affichirten Kundmachungen.

Wien, am 29. Jänner 1894. [90]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen etc.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1894 gelangt ein Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab

Save- und Donaustationen nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. September 1893 zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction zu beziehen.

Von den Taxen dieses Tarifes werden folgende Refactien gewährt:

a) wenn ab Schiffahrtsbeginn 1894 bis 31. August 1894 nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg und Linz zusammen
1000 q aufgeliefert werden, 10 kr. pro 100 kg
3000 q „ „ 15 „ „ 100 kg;

b) wenn in der gleichen Zeit nach Passau und Regensburg zusammen 1000 q aufgeliefert werden, 10 Markpfennig pro 100 kg.

Die Abrechnung dieser Refactien erfolgt an den Aufgeber auf Grund der Original-Schiffsfrachtbriefe, welche längstens bis 31. October 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt.

Wien, am 3. Februar 1894. [91]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft III).

Einbeziehung der Station Szent Gál.

Mit dem 1. Februar 1894 wird in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr die Station Szent Gál der Ungar. Staatseisenbahnen einbezogen. Diese Station ist im Nachtrag I zum genannten Tarifheft, auf Seite 8, Schnitt-Tafel II, bei den Empfangsstationen der Gruppe A, unter a), mit dem Theilfrachtsatz von 74 Kreuzer und im Entfernungszeiger (Seite 25 des Haupttarifes) mit der Entfernung von 515 km nachzutragen.

Budapest, am 17. Jänner 1894. [92]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des ab 1. Jänner 1894 giltigen Nachtrages III zum Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1893.

In dem in rubro genannten Nachtrage sind bei den Positionen 2062—2076 und 2084—2088 die in der 6. Rubrik enthaltenen Bedingungen der Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens wie folgt zu berichtigen, und zwar:

„Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.“

Wien, am 30. Jänner 1894. [93]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Transitverkehr durch Oesterreich-Ungarn.

Tarifirung von „Papier aller Art“ im Durchzuge durch Oesterreich-Ungarn.

Papier aller Art (Position P_2 der Güterclassification des österreichisch-ungarischen Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, welches nachweislich in Deutschland nach einem ausserhalb Oesterreich-Ungarns liegenden Gebiete zur Aufgabe gebracht wird, wird im Durchzuge durch Oesterreich-Ungarn bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1894, auf österr.-ungarischem Gebiete nach den Frachtsätzen der österr.-ungarischen Tarifclasse B berechnet werden.

Wien, am 1. Februar 1894. [94]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII.

Mit 15. Februar 1894 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag VII in Kraft, welcher in den Stationen Friedland i/B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt; Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 31. Jänner 1894. [95]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI zum Heft I.

Zum Hefte Nr. 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1891 tritt mit 15. Februar 1894 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·15 Mark erhältlich.

Wien, am 31. Jänner 1894. [96]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf den westlichen und östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist die **Verstärkung von eisernen Brückentragwerken** im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst 7 Abtheilungen, im Gesammtbetrage von ö. W. fl. 209.741·—

Die Vergebung erfolgt nach Pauschalpreisen mit einem Auf- oder Abgebote, und können die Offerte auf eine oder mehrere Abtheilungen lauten, müssen jedoch mindestens auf die sämmtlichen Brücken einer Abtheilung gestellt sein.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 2 a der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **16. Februar** 1894 um 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Februar 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
318	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatsbahnen	Getreide	Agostonfalva	Göding loco	Aufgabe von, bezw: Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, der Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892, insoweit im bezeichneten Tarife für die nebengenannten Stationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Insoweit directe Frachtsätze bestehen: Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892; sonst Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 150		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Bazin				42	38	4				
				Galgócz-Lipótvár				55	49	6				
				Kiszácse				117	111	6				
				Ó-Kér				116	110	6				
				Vág-Sellye				53	49	4				
319	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Nemsova	Wsetin	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	52 kr.		Im Kartirungswege		
320	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Linz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation Linz auch übernommen werden müssen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. Juni 1893	73·5 kr.	71·5 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
321	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Gerbestoffe der Position G-10 der Gütterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Triest)	Zistersdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	28·8 kr.	23·3 kr.	5·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinden]), nnverpackt oder in Säcken verpackt	Wien Nordbhf. transito					kr. 23·6	kr. 20·1	kr. 3·5			
				Marchegg transito					21·4	17·9	3·5			
322	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Zuckerrüben	Nagy-Lévárd	Dürnkrut	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	19 kr.		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Dürnkrut	Nagy-Lévárd					12·2 kr.				
323	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mähr.-schles. Centralbahn	Frachtgüter der Classen I und II	Bärn-Andersdorf	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von bzw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	Verschieden	a) 122·8 kr. b) 112·3 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		*)

*) Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güter-Classification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die vorbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht, bei getrennter Gewichtsangabe, die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt.

Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, sub Abtheilung B, Allgemeine Beetimmungen für den Transport von Gütern, unter III, g, α und β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Claesen I und II oder der Classe I, bezw. II, hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für das so ermittelte Gesammtgewicht die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a) resp. b) angewendet werden. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Ebenso haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung der Wagenraumes. Wenn der Versender den Wagonraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausnützt, so steht es der Aufgabsbahn frei, Güter zuzuladen, Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss den Vorschriften dee Betriebs-Reglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelaesen sind. Für die Beförderung lebender Thiere finden die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze keine Anwendung.

328a **K.F.N.B.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, fortlaufende Nummer 2821. sub b), für Zinkerze, rohe, von Frohnleiten nach Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau rücksichtlich der Strecken ab Wien Nordbahnhof transito publicirte Frachtnachlass von 7 Markpfennigen pro 100 kg gelangt auch in dem Falle zur Vergütung, wenn die bezüglichen Sendungen auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 9 ex 1894, sub fortlaufender Nummer 239, verlautbarten directen Frachtsätze abgefertigt werden, voransgesetzt, dass im Sonstigen die Bedingungen des erstbezogenen Zugeständniesee erfüllt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
324	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Dampfkessel und Dampfmaschinen, Spinnereimaschinen und Maschinenbestandtheile	Mähr.-Ostrau	F r i e d e k - M i s t e k	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Bane eines Industrie-Etablissemente, bezw. bei den Erweiterungsbauten im Industrie-Etablissement in der Station Friedek-Mistek bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	in Krenzern ö. W. Noten: 22	11	11	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf das hanfbrennde Etablissement in der Station Friedek-Mistek als Aufgeber und Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Friedek-Mistek darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den bezeichneten Banten thatsächlich verwendet worden sind, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1895	Auf- und Ahladen der Sendungen durch Parteiorgane	
				Ostran-Witkowitz						20	10	10			
325	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	der Classe I	Wernstadt	Bensen Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Reichenberg (S.N.D.V.B.) Warnsdorf oder umgekehrt	Einhaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligtsu Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 52·2 61·2 66·2 112·2 86·2			Im Kartirungswege		
			der Classe II	Wernstadt	Bensen Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Reichenberg (S.N.D.V.B.) Warnsdorf oder umgekehrt					49·2 55·2 59·2 99·2 72·2					
			der Classe A	Wernstadt	Bensen Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Reichenberg (S.N.D.V.B.) Warnsdorf oder umgekehrt					39·1 44·9 48·1 74·2 59·8					
326	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen und Coaks	Ostraner Revier Mähr.-Ostrau Hrnschau Szczakowa Trzebinia Oderberg Dombran Karwin	Szent Gál, Station der kgl. ungar. Staatsbahnen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, zum Mindesten für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. Februar 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens bis Ende December 1894	Heft III des ab 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr und Heft III des vom 1. Mai 1892 giltigen Tarifes für den Oberschles.-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr		kr. 71·0 92·2 90·9 73·0 71·0 71·0			Im Kartirungswege		Für Sendungen von Preuss.-Oberschlesien wird zu dem Oderberger Frachtsatze an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg hinzugerechnet	
327	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen													

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893, sub Pos. 2977, publicirten Frachtsätze für von Dombran nach Bazias, Orsova und Verciorova lautende Sendungen von mineralischer Kohle haben auch für Sendungen von den Stationen Ostran-Revier, Mährisch-Ostrau und Hrnschau Giltigkeit, demzufolge bei Dombran die genannten Stationen nachzutragen sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
328	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Siehe nachstehende Tabelle		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Vom 10. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Oesterreich), Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1890		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Während der geschlossenen Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Frachtsätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Nach und von	Altona	Bremen (Hauptbahnhof)	Bremen (Freibezirk)	Brake	Bremerhaven (Freihafen und Zollinlands-Bahnhof)	Geestemünde (Freihafen und Zollinlands-Bahnhof)	Nordenham	Hamburg B.	Harburg H.	Lübeck	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
	Frachtsätze pro 100 kg in Pfennigen												
Böhm.-Trübau	264	275			288			262	265	212	233	248	
Böhm.-Skalitz	255	266			279			253	256	203	224	239	
Brannau	204	215			228			202	205	152	173	188	
Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	322	333			346			320	323	263	284	299	
Brünsan-Brünnlitz	286	297			310			284	287	234	255	270	
Friedek-Mistek	300	311			324			298	301	242	263	278	
Heilendorf	274	285			298			272	275	222	243	258	
Hohenelbe	257	268			281			255	258	205	226	241	
Hohenstadt	267	278			291			265	268	215	236	251	
Hronov	225	236			249			223	226	173	194	209	
Königinhof	277	288			301			275	278	218	251	254	
Mähr.-Ostrau	263	274			287			261	264	205	226	241	
Nachod	231	242			255			229	223	179	200	215	
Olmütz (St.E.G., K.F.N.B. und M.S.C.B.)	288	299			312			286	289	236	257	277	
Pelsdorf	253	264			277			251	254	201	222	237	
Skalic-Boskovic	299	310			323			297	300	247	268	283	
Teschen	286	297			310			284	287	228	249	264	
Troppau (K.F.N.B. und M.S.C.B.)	253	264			277			251	254	195	216	231	
Tyništ (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	254	265			278			252	255	202	223	238	
Weieekirchen	297	308			321			295	298	239	260	275	
Zanchtel	284	295			308			282	285	226	247	262	
Zwittan	275	286			299			273	276	223	244	259	

329	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Hohenstadt	Pečck	Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	46·0 kr.	35·0 kr.	11·0 kr.	Im Kartirungswege		
			Holz der Classe C						42·1 kr.	35·0 kr.	7·1 kr.			
330	**St.E.G.**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Malz	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 28. December 1893, unter fortlaufender Nummer 2782, erschienene Kundmachung ist, wie folgt, zu ergänzen: In die 7. Rubrik ist folgende Bestimmung aufzunehmen: „Die Sendungen müssen nach schweizerischen oder süddeutschen Stationen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden."										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
331	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pilé- und Raffinadezucker	Nenbydschow	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Anfgabe, resp. Bezahlnng der Fracht für den Frachtbrief nnd Wagen, nnd zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Pnblication bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbenmseblags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	84	81*)	3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lantenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport znm Umschlagsplatz nnd der Schiffsconnossemente für die Verschiffnng per Elbe nach Hamburg. Disse Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag nnd Aussig-Landungsplatz.
					Schönpriesen-Umschlag				92	89*)	3			
					Dresden-Elbkai				120	117	3			
332	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn		Steine der Classen B nnd C nnd des Specialtarifes 3	Swarow	Nenbydschow	Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltnng der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	kr. 16·8	Verschieden	Im Kartirnngswege		In den Frachtbriefen mnss das Fürgermeisteramt in Nenbydschow als Anfgeber nnd alleiniger Empfänger erscheinen. Der Frachtznschlag der S.N.D.V.B. wird nicht besonders erhoben
				Kolin						8·6				
				Altpaka						9·0				
				Semil						12·6				
				Wostroměř						4·8				
333	Böhmischen Nordbahn		Rohzucker	Svijan-Podol	Čakovic	Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bis anf Widerrnf, längstens bis nltimo December 1894	Local	36·4 kr.	33·4 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe bis spätestens nltimo Februar 1895	
334	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Die im „Anhange“ zu den Tarifen, Theil II, für den directen Gütertransport im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande, giltig vom 1. Jänner 1893, bezw. in den zngehörigen Nachträgen II, IV nnd V für den Verkehr mit der Station **Schönpriesen** enthaltenen directen Frachtsätze, nnd zwar: Im Anhange, Seite 78, Post-Nr. 622, Seite 80, Post-Nr. 674, 676, 678, 682 nnd 685; Seite 81, Post-Nr. 693; im Nachtrage II, Seite 18—19, 22—23, 24—25, 28—29, 30—31, 32—33, 36—37; im Nachtrage IV, Seite 13—15, Post-Nr. 987—1076; Seite 17, Post-Nr. 1110—1123, Seite 18, Post-Nr. 1154—1156, Seite 19, Post-Nr. 1157—1170; im Nachtrage V, Seite 36—37 gelten unter Anfrechthaltnng sämmtlicher rücksichtlich der Station Schönpriesen festgesetzten Bestimmnngen vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichnng an, für die gleiche Zeitdaner wie für Schönpriesen anch **für die Station Nestomitz (Zuckerfabrik)**; bezüglich der im obgenannten Nachtrage V anf Seite 36—37 enthaltenen directen Frachtsätze im Verkehre mit Tetschen und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz loco jedoch nur insolange, als durch Umkartirnng in Bodenbach nicht billigere Gesammtfrachtsätze sich ergeben.														

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
335	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Spiritus	Sndoměřic	Junghunzlau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife		Kreuzer		Im Kartirungswege		
										70·5	56·9	13·6		
				Wotic-Beztahow						61·5	50·8	10·7		
				Wotic						61·5	50·8	10·7		
				Bistric						58·5	47·8	10·7		
				Beneschau						58·5	47·8	10·7		
				Čerčan-Pišely						55·5	44·8	10·7		
336	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt	Drohobycz Gorlice Grybów Iwonicz Jasło Kołomea Krosno Marcinkowice Neu-Sandez Rymanow Zagórzany	Pozsony fiók-pályaudvar (Preseburg-Filialbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894.	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	kr. 96·0 85·8 82·8 89·8 86·8 112·0 89·8 77·8 78·8 90·8 85·8			Im Kartirungswege		Unter gleichzeitiger Aufhebung der im Verord.-Blatte Nr. 146 ex 1893 s. Pos. 2768 verlautbarten Frachtbegünstigung
337	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Kohle, mineralische und Coake	Wien K.F.N.B.	Wien Matzleinsdorf	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft, bezw. an eine solche der Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben bezogen werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. November 1879		Kreuzer			Im Kartirungswege			
									5·0	3·0	2·0			
					Wien E.W.A.				5·0	3·0	2·0			
338	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Caolin etc. dee A. T. 10 dee Sächs.-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandee	Dobřan Ober-Bříz Třemoschna	Antonethal	Frachtzahlung für mindestene 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Februar 1894 bie zur Durchführung im Tarifwege, längstens bie 31. December 1894	Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Beetehen keine directen Frachtsätze	Mk. Pfg 76 76 72			Im Kartirungswege	
			Zurückgehende, gebrauchte, leere Säcke dee A. T. 27 des Sächs.-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandee	Dobřan Ober-Bříz Třemoschna	Antonsthal	Rückbeförderung in Mengen unter 5000 kg				128 113 116				

oder umgekehrt

oder umgekehrt

Fortlaufende Nr.	339	340	341	342	343
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		Betheiligten Verwaltungen	Steiermärk. Landes-Ausschusses		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Cement	Petroleum, roh, für Beleuchtungszwecke noch nicht verwendbar	Holz und Stein-Transporte	Eichenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande	Eisen und Stahl der Pos. E 8 und 9
für die Transportstrecke von	Podgórze-Bonarka	Iwonicz, Jasło, Krosno, Rymanów, Skołyszyn	Gonobitz	a) Barcs b) Sissek	Wr.-Neustadt
für die Transportstrecke nach	Nowosielitza (Bhf.) transit (für Russland)	Budapest ferenczváros Budapest kiterö	Pöltschach	Roveredo	Wartberg-Mürzthal und Kindberg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für a) 5000 kg b) 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr bestehenden Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen bezüglichen Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. September 1893. Die Sendungen müssen an eine Budapester Petroleum-Raffinerie adressirt sein	**Auflieferung von mindestens 1000 t während des Kalenderjahres.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für 5000 kg pro verwendeten Schmalspurwagen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Classe B	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr	Tarif, Theil II, Heft 1, des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. September 1893	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Krenzer: bestehet kein directer Frachtsatz	8 kr.	a) 386 Heller incl. ung. Steuer b) 407 „ „ „ „	58 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 72·2 kr. b) 65·8 kr.	77		a) 270 Heller incl. ung. Steuer b) 287 „ „ „ „	50 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		—	25 pCt.	a) 116 Heller b) 120 Heller	8 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf schliessende Firma als Versender lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
344	Südbahn-Gesellschaft		Heu und Stroh	österreichischen Linien der Südbahn	den betreffenden Übergangspunkten der Südbahn und nach Gramat-Neusiedl, für Sendungen mit der Bestimmung nach Böhmen, jedoch mit Ausschluss von solchen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkosteletz, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischan, Moldauthein, Nassaberg, Neuhistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen der Sendungen durch Partei	Bis Ende April 1894	Localtarif	Verschieden	Für die ersten 200 km: 0·20 Heller pro 100 kg und 1 km mit der Beschränkung, dass diese Frachtberechnung nur insolange Platz zu greifen hat, als nicht ein 50%iger Nachlass von den normalen Tarifen pro Wagen einen höheren Einheitssatz, bezw. Gesammtfracht ergibt, in welchem Falle die 50%ige Ermässigung zur Anwendung gelangt; in jedem Falle jedoch in maximo fl. 4·— pro Frachtbrief und Wagen. Für jedes weitere Kilometer über 200 km: 0·20 Heller pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel (siehe denselben nachstehend.) Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

(L. S.) . . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorhezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiteres wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Januar 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkosteletz, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischan, Moldauthein, Nassaberg, Neuhistritz, Neuhaus, Oberplan, Parduhitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenhsrg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am 1894

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke										
			von	nach		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	
345	Südbahn-Gesellschaft												
		Getreide	Bleiburg	Kübnsdorf		Frachtzahlung für mindsstens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Transporte müssen von Stationen der Strecken: Molnári-Barcs, Budapest-Kotor-Alsó-Domborn, Székesfebérvár-Uj-Szöny oder von Sissek provsniren. Die Weitsrbslörderung in Bleiburg muss directe, ohne dass eine Manipnlation oder Abfnhr dortselbst erfolgt, gschehen	Bis auf Widerruf, längstens absr bis Ende December 1894	Localtarif	20 Hellsr	6 Heller	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma mit der Bezeichnung „Mitglied des Kärntner Mühlenvsrbandes“ ale Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für dsn Bezng nach Bleiburg nnd die correspondirenden Original-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung ab Bleibnrg nach Kübnsdorf, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracbt werden müssen	
346	Südbahn-Gesellschaft												
		Kohle, minsralischo	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	und vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladsgewicbt der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen dnrch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ansnabmetarif im Verkebre zwischen Trieet S.B. nnd Fiume einerseits und Wien S.B. und Wien (Matzleinsdorf) andererseits, giltig vom 1. September 1892	152 Heller = 76 Krenzer bezw. incl. ungar. Steuer	138 Heller bezw. incl. ungar. Stener	14 Heller	Im Kartirngswege		
347	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen												
		Kohle	Segen Gottss	Wien E.W.A.		Einhaltung für Kohle giltigeu Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiszwscke der k. k. priv. Eisenbahn Wieu-Aspang bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. April 1894	Ausnabmetarif vom 1. Jnni 1893	33·5 kr.	32·0 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütnngswege	Gegen anf die schlieseende Firma als Empfängerin lautsnde Original-Frachtbriefe, welche bie längstens Ende Mai 1894 vorznlegen sind	
348	K.k.St.B.												
	K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang												

Die im Verordnungsblatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 147 vom 28. December 1893 unter fortlaufender Nummer 2842 für Holztransporte ab Manhausen verlautbarten und ermässigten Frachtsätze gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1894 schon bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Im Uebrigen bleiben alle hiefür festgesetzten Bedingungen und Modalitäten unverändert aufrecht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
349	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, der Pos. K. 32 des Tarifes, Theil I	Trzebinia	Niepołomice	Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	16·3 kr.		Im Kartirungswege		
350	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Strohpapiermasse, feuchte (Stroh-Cellulose)	Wien Nordbahnhof (für Sendungen von St. Egyden)	Brody (Bhf.) transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Frachtbr. und Wagen. Einhaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenz-Verkehr	156·6 kr.	114·3 kr.		Im Kartirungswege		
351		Wiener Verbindungsbahn		Wien Südbahnhof (für Sendungen von St. Egyden)	Wien Nordbahnhof (für Sendungen nach Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen		Tarif der Wiener Verbindungsbahn	6 kr.	5 kr.	1 kr.			
352	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längst. bis Ende Juni 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 161	Pfge. 107*)	Pfge. 54	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der contrah. Firma als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbr. für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Frachtbr. müssen vom Stations-Chef in Böhm.-Trübau die Bestätigung enthalten, dass die fraglichen Maschinen oder Maschinentheile thatsächlich zur Einrichtung der dortigen Weberei oder zur Erweiterung der dortigen Spinnerei verwendet wurden. Diese Documente, welche keinen behördlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende September 1894 in Vorlage zu bringen	
										156	102*)	54			
										201	147	54			
353	**Böhmischen Westbahn**		Pflastersteine	Zbirow	Böhmisch-Trübau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 10. Februar 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Anhang zum Localgütertarif, Theil II	kr. ö. W. 18·0	kr. ö. W. 16·5	kr. ö. W. 1·5	Im Kartirungswege		
				Holoubkau	Prag B. W. B.				18·5	17·0	1·5			
				Rokycan					19·0	18·0	1·0			
				Stupno-Břas					22·5	20·0	2·5			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg

Berichtigung. Kremsthalbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893 soll es auf Seite 2589, sub Post 2927 (Wolfsegger Kohle) in Colonne 8 statt A.-T. XIII richtig A.-T. VII lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 8. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Ueber den Einfluss von Aenderungen am Schraubenpropeller auf die Schiffsgeschwindigkeit. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 25. Jänner 1894, Z. 4212, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen wegen Anweisung der unterstehenden Bahnorgane rücksichtlich des Vorganges bei Behandlung von Fracht-Erstattungs-Ansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung.

Die mit dem h. a. Erlasse vom 23. December 1893, Z. 67.510 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 ex 1893) in Aussicht genommene grundsätzliche Regelung der Anwendung des in § 61, Abs. 4, des Eisenbahn-Betriebs-Reglements für die Geltendmachung von Ansprüchen aus unrichtiger oder irriger Frachtberechnung festgesetzten einjährigen Termines dürfte mit Rücksicht auf das vorerst nothwendige Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium naturgemäss einen etwas längeren Zeitraum in Anspruch nehmen.

Da es aber wünschenswerth erscheint, den im Gegenstande bestehenden, nicht unbilligen Wünschen der Handelskreise wenigstens durch eine provisorische Verfügung nach Thunlichkeit Rechnung zu tragen, so hat die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen mit einem Normal-Erlasse vom 18. Jänner 1894, Z. 191.081 ex 1893, für ihren internen Dienstbereich die im Anschlusse mitfolgenden „Grundsätzlichen Bestimmungen über die Behandlung von Fracht-Erstattungs-Ansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung“ für den Civilverkehr erlassen.

Indem der geehrten Verwaltung hievon Mittheilung gemacht wird, gibt das Handelsministerium der eingehenden Erwägung der geehrten Verwaltung anheim, ob es nicht angängig wäre, auch rücksichtlich ihres Dienstbereiches, dem Beispiele der k. k. Staatsbahnen folgend, in analogem Sinne eine vorläufige Anweisung an die unterstehenden Organe hinauszugeben.

Gleichzeitig wird bemerkt, dass, wenn einige Bahnverwaltungen dem Vernehmen nach einzelnen grösseren Versendern zugesagt haben, im Falle eines Rechtsstreites von der Einrede der Verjährung unter bestimmten Voraussetzungen keinen Gebrauch machen zu wollen, ein derartiges Zugeständniss, sofern dasselbe nicht allen Versendern gleichmässig eingeräumt wird, vom Standpunkte der gebotenen Vermeidung persönlicher Begünstigungen gewichtige Bedenken wachrufen müsste.

Wien, am 25. Jänner 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Behandlung von Fracht-Erstattungs-Ansprüchen.

In Bezug auf die Behandlung von Frachterstattungs-Ansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung sind folgende Grundsätze zu beobachten:

I. Eintritt der Verjährung.

1. Transporte, für welche der Frachtvertrag vor dem 1. Jänner 1893 abgeschlossen wurde (Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. Juni 1874, Betr.-Regl. des V. D. E.-V. vom 1. März 1890).

Frachterstattungs-Ansprüche aus Transporten, auf deren Abschluss die Bestimmungen der vorbezeichneten Betriebs-Reglements Anwendung gefunden haben, können als verjährt erst nach Ablauf der diesfalls zu Recht bestandenen Frist von 3 Jahren, vom Tage der erfolgten Frachtzahlung an gerechnet, betrachtet werden. Für alle derartigen Ansprüche tritt demnach successive die Verjährung, u. zw. für Transporte aus dem Jahre 1891 im Laufe des Jahres 1894, für solche aus dem Jahre 1892 im Laufe des Jahres 1895 ein.

2. Transporte aus der Periode bis Ende 1892 **im Verkehre mit Ungarn.**
   Eine Ausnahme von dem oben ausgesprochenen Grundsatze in Bezug auf den Eintritt der Verjährung bilden Transporte, welche zu directen Frachtsätzen ganz oder theilweise über ungarisches Gebiet gerollt sind. Für derartige Transporte ist auf Grund einer in Ungarn erfolgten autoritativen Interpretirung des § 61, Absatz 4, des mit dem Betriebs-Reglement für Oesterreich, gleichlautenden Reglements für Ungarn vom 1. Jänner 1893 die Verjährung aller Frachterstattungs-Ansprüche aus solchen Frachtverträgen, welche vor dem 1. Jänner 1893 abgeschlossen wurden, mit Ablauf des Jahres 1893 als eingetreten zu betrachten.
   Transporte, welche in gebrochener Abfertigung an ihren Bestimmungsort gelangten, sind hinsichtlich der nach rein österreichischen Tarifen berechneten Gebühren nach Ziffer 1, hinsichtlich der, nach rein ungarischen oder österr.-ungar. Verbandtarifen berechneten Bahngebühren nach Ziffer 2 zu behandeln.

3. Transporte, welche ab 1. Jänner 1893 zur Aufgabe gelangt sind. (Betr.-Regl. für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, dann für Ungarn vom 1. Jänner 1893, § 61, P. 4, Internationales Uebereinkommen. Art. 12, P. 4, Betr.-Regl. des V. D. E.-V. vom 1. Jänner 1893, § 50, P. 4.)
   Hinsichtlich aller Transporte, bei welchen der Abschluss des Frachtvertrages bereits unter der Wirksamkeit der Reglements vom 1. Jänner 1893, bezw. des Internationalen Uebereinkommens vollzogen wurde, gilt nach den diesfälligen Bestimmungen die einjährige Verjährungsfrist vom Tage der geleisteten Zahlung der Fracht.

II. Einwendung der Verjährung vor Gericht.

1. Für die sub I 1, sowie
2. für die sub I 2 bezeichneten Frachterstattungs-Ansprüche gilt der Grundsatz,
   dass einer, erst nach Eintritt der Verjährung des betreffenden Anspruches erfolgenden gerichtlichen Geltendmachung desselben ohne Weiteres die Einrede der Verjährung entgegen zu halten sein wird.
3. Derselbe Grundsatz findet bis auf Weiteres im Allgemeinen auch Anwendung auf die, unter die Gruppe I 3 fallenden Frachterstattungs-Ansprüche. Bei jenen Ansprüchen jedoch, welche sich lediglich **auf den Localverkehr der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen** beziehen, hat folgender Vorgang Platz zu greifen:
   Im Falle der gerichtlichen Geltendmachung eines derartigen Anspruches nach Ablauf der (einjährigen) Verjährungsfrist wird von der Einrede der Verjährung nur dann Gebrauch zu machen sein, wenn vom Zeitpunkte der Frachtzahlung bis zur Einreichung des Frachterstattungs-Ansuchens bei der Bahn, dann vom Tage der Zustellung des erstmaligen Bescheides der Bahnverwaltung an die Partei bis zum Tage der gerichtlichen Klage-Einbringung, zusammengenommen, ein längerer Zeitraum als ein Jahr verstrichen ist, d. h. es ist die Zeit, welche zur **erstmaligen** administrativen Behandlung des Gegenstandes in Anspruch genommen wurde, in die Verjährungsfrist nicht einzurechnen.
   Dieses Zugeständniss einer freiwilligen Verlängerung der Verjährungsfrist erstreckt sich jedoch nicht auf die Dauer der administrativen Behandlung von Recursen, welche gegen den erstverflossenen Bescheid der Bahnverwaltung bei derselben, wenn auch vor dem Verjährungstermin, eingebracht werden.

III. Allgemeine Bestimmungen für die administrative Behandlung im eigenen Wirkungskreise.

1. Erstmalige Einbringung:
   a) Vor Eintritt der Verjährung.
      Unbeschadet der vorstehend für das Verhalten bei Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen vor Gericht aufgestellten Grundsätze, dürfen rechtzeitig, d. h. vor Ablauf der Verjährungsfrist bei der Bahn eingebrachte Frachterstattungs-Ansuchen niemals aus dem Grunde der, im Zuge der administrativen Behandlung des Gegenstandes eingetretenen Verjährung abschlägig beschieden werden, vielmehr hat die erste Erledigung stets meritorisch und ohne Rücksicht auf jenen Umstand zu erfolgen.
   b) Nach Eintritt der Verjährung.
      Dagegen sind alle, erst nach Ablauf der jeweilig zu beobachtenden Verjährungsfrist eingebrachten Ansprüche bedingungslos abzuweisen.

2. Recurse:
   a) Vor Eintritt der Verjährung.
      Recurse gegen eine gänzliche oder theilweise Ablehnung der Parteiforderung, welche noch innerhalb der Verjährungsfrist, resp. noch vor Eintritt des, nach Massgabe des Abschnittes II für die Einwendung der Verjährung vor Gericht festgesetzten Zeitpunktes bei der Bahn eingereicht werden, sind thunlichst rasch meritorisch zu erledigen, um den Parteien die Möglichkeit der gerichtlichen Geltendmachung ihrer vermeintlichen Forderungen nicht zu benehmen.
      Tritt jedoch trotz beschleunigter Behandlung solcher Recurse im Laufe derselben die Verjährung des betreffenden Anspruches ein, so kommen die Bestimmungen des Punktes III 1 a) sinngemäss zur Anwendung.
   b) Nach Eintritt der Verjährung.
      Recurse, welche erst nach vollendeter Verjährung, resp. nach Eintritt des, im Abschnitte II für die Einwendung der Verjährung vor Gericht festgesetzten Zeitpunktes eingebracht werden, sind in Uebereinstimmung mit Punkt III 1 b bedingungslos abzuweisen.

3. Frachterstattungs-Ansprüche aus dem directen Verkehre, welche nach bereits unzweifelhaft eingetretener Verjährung bei einer k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, der k. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg, oder der k. k. Bodensee-Dampfschiffahrts-Inspection in Bregenz eingebracht werden sollten,
   sind von derselben im eigenen Wirkungkreise auf Grund der Verjährung abzuweisen.

4. Für die Beurtheilung der „rechtzeitigen Einbringung“ von Frachterstattungs-Ansprüchen
   ist das Präsentations-Datum des Einreichungs-Protokolles massgebend.

5. Alle Frachterstattungs-Ansuchen sind mit möglichster Beschleunigung der Erledigung zuzuführen, und ist hiebei von den, in einzelnen Verbänden bestehenden, erleichternden Normen für die Behandlung solcher Ansprüche ausgiebiger Gebrauch zu machen.

6. Wenn einzelne Parteien die von ihnen zur Instruirung von Fracht-Reclamationen vorgelegten Beilagen zurückverlangen, so ist diesem Ansuchen thunlichst rasch zu entsprechen. Wenn hiebei im einzelnen Falle nicht gleichzeitig die meritorische Erledigung der Reclamation erfolgen kann, so ist unter Einem insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Anlegenheit in Folge der, Seitens der Partei vorgenommenen Zurückziehung der Beilagen vorerst bahnseitig nicht weiter behandelt werden könne.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 29. Jänner 1994, Z. 1447/I, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Markirung der Schienen mit der Nummer der Charge des Hüttenprocesses, ferner betreffend die Einführung von Prämien für die Auffindung von die Betriebssicherheit gefährdenden Gebrechen.

Bei einer in jüngster Zeit vorgekommenen Entgleisung eines Schnellzuges wurde an der Entgleisungsstelle, und zwar beim Beginne der Entgleisungsspuren, eine schon seit mehreren Jahren in der Bahn gelegene 7 Meter lange Bessemerstahlschiene vorgefunden, welche in mindestens 9, und darunter auch sehr kurze Stücke gebrochen war. Einzelne der Bruchflächen dieser Schienenstücke zeigten unganze, nicht geschweisste Stellen, andere eine auffallende Ungleichförmigkeit in der Dichte des Materiales, welche Momente auf eine nicht entsprechende Qualität des Schienenmateriales hinweisen.

Obwohl es bekannt ist, dass bei einer und derselben Bessemer Charge durch den rapiden Verlauf dieses Hüttenprocesses etc. das Materiale einer und derselben Charge, ja selbst eines und desselben Ingots nicht vollständig gleiche Eigenschaften zeigt, so wäre es doch bei einer so auffälligen Erscheinung zur weitestgehenden Wahrung der Betriebssicherheit wünschenswerth, sämmtliche 30 bis 50 Stück Schienen der betreffenden Charge sofort aus den Hauptgeleisen der Schnellzugsstrecke entfernen zu können und dieselben in dafür geeigneten Stationsgeleisen einer strengen Beobachtung zu unterziehen.

Ein derartiges Eingreifen ist aber nur dann möglich, wenn jede Schiene die Nummer der betreffenden Charge des Hüttenprocesses in deutlicher und stets erkennbarer Weise trägt.

Da nun bereits zwei österreichische Bahnverwaltungen in den letzten Jahren jede zu Uebernahme gelangende Schiene, und zwar sofort, nachdem dieselbe die Walzenstrasse passirt hat und im glühenden Zustande mittelst der Kreissäge auf die richtige Länge geschnitten wurde, mit der Chargennummer des Hüttenprocesses versehen lassen, wird die geehrte Verwaltung hierauf aufmerksam gemacht und eingeladen, in Hinkunft eine ähnliche Markirung bei der Erzeugung der Schienen zu fordern und ausserdem mit aller Strenge darauf zu dringen, dass bei den sonst ausgezeichneten Eigenschaften unseres österreichischen Eisen- und Stahlmateriales nur qualitativ vollständig entsprechendes Materiale zur Erzeugung von Schienen verwendet werde. Das empfohlene Anbringen der Chargennummer wird es ermöglichen, dass Schienen einer Charge, welche bei den üblichen Proben anlässlich der Schienenübernahme mit dem vollen Profil (Biege- und Schlagproben) oder bei den Zerreissproben ein nicht entsprechendes Verhalten zeigen, von der Uebernahme in verlässlicher und gerechtfertigter Weise ausgeschlossen werden können.

Auch kann nicht unterlassen werden, auf die insbesondere in Folge der längeren Dauer des Hüttenprocesses erfahrungsgemäss grössere Gleichförmigkeit und Verlässlichkeit des Martin-Flussstahles hinzuweisen, daher diesem Materiale für Schienen, welche in Schnellzugs- oder Gebirgsstrecken verlegt werden sollen, der Vorzug einzuräumen wäre.

Bei diesem Anlasse erscheint es geboten, auch auf eine bei manchen österreichischen Bahnverwaltungen bereits eingeführte Einrichtung aufmerksam zu machen, welche geeignet ist, die rascheste Entdeckung von die Betriebssicherheit gefährdenden Gebrechen sowohl des Schienen-, wie des Fahrbetriebsmateriales wirksamst zu fördern.

Wenn auch keinerlei Umstände diesbezüglich auf einen Mangel an Umsicht oder an Eifer des Executiv-Personales der Bahnen hinweisen, so unterliegt es dennoch keinem Zweifel, dass eine möglichst hohe und dem Entdecker im kürzesten Wege einzuhändigende Prämie für die Auffindung von die Betriebssicherheit gefährdenden Gebrechen: Schienenbrüchen, Radreifebrüchen, lose gewordenen Radreifen und Rädern, Anbrüchen der Achsen, der Locomotiv-Kurbeln, Kurbelzapfen, Leit- und Kuppelstangen, einen kräftigen Ansporn für das Personale bildet, und dass derartige selbst hoch bemessene Prämien gewiss keine nutzlosen, sondern vielmehr sehr fruchtbringende Ausgaben bilden. Erwähnt wird, dass beispielsweise die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Entdeckung eines Schienenbruches . . . . . fl. 2.—,
für die Entdeckung eines lose gewordenen Radreifens oder Rades, sowie eines gebrochenen oder angebrochenen Radreifens der Locomotiven, Tender und Wagen in jenen Fällen, in welchen die rechtzeitige Constatirung des Defectes erfolgte

a) bei den verkehrenden Schnellzügen . . . . . fl. 10.—
b) bei den verkehrenden Personen-, gemischten und Localzügen . . . . . fl. 5.—

Prämie ausbezahlt etc.

Aber auch für die Entdeckung derartiger Gebrechen anlässlich der Reparatur der Fahrzeuge sind Prämien festgestellt.

Schliesslich wird eine geehrte Verwaltung aufgefordert, bis längstens 1. März d. J. anher bekannt zu geben, welche Bestimmungen im Gegenstande bei der dortseitigen Verwaltung bereits in Kraft sind, respective zu berichten, welche bezüglichen Massnahmen für die Zukunft, und zwar unter Angabe des betreffenden Einführungstermines, in Aussicht genommen werden.

Wien, am 29. Jänner 1893.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zu den Regierungsgeschäften im Sinne des § 101, al. 2, des Strafgesetzes gehören auch wirthschaftliche Unternehmungen des Staates (z. B. der Betrieb von Eisenbahnen); in Ansehung derselben begangene Veruntreuungen der Betriebsorgane unterliegen daher als Amtsveruntreuungen der Beurtheilung nach § 181 St.-G.

(Entscheidung des Cassationshofes vom 21. October 1893, Z. 9589.)

Josef R. war mit dem Urtheile des Schwurgerichtshofes in Triest vom 17. Juni 1893, Z. 11.519, des Verbrechens der Amtsveruntreuung schuldig erkannt worden, weil er den Betrag von 415 fl. 52 kr., welchen er während des Jahres 1892 in seiner Eigenschaft als Stations-Expedient der Oesterr. Staatsbahnen in der Station Herpelje-Kozina an Frachtgebühren eingehoben hatte, daher ein ihm kraft seines öffentlichen Amtes anvertrautes Gut im Betrage von mehr als 100 fl. sich zugeeignet hatte.

Der Cassationshof verwarf mit Entscheidung vom 21. October 1893, Z. 9589, die von R. eingebrachte Nichtigkeitsbeschwerde im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Soferne die Nichtigkeitsbeschwerde sich darauf stützt, dass das Personal der Oesterr. Staatsbahnverwaltung einen besonderen von den eigentlichen Staatsbeamten (und Dienern) verschiedenen Körper bilde, eine Behauptung, die allerdings richtig ist (siehe die §§ 30—32 der Handelsministerial-Verordnung vom 23. Juni 1894, Nr. 103, R.-G.-Bl.), ist zu erwägen, dass es auf die Beamtenqualität des Angeklagten in diesem Sinne nicht ankommt, zumal auch § 101 St.-G. den Begriff des Beamten viel weiter fasst und auf jeden ausdehnt, der vermöge unmittelbaren oder mittelbaren Auftrages, mit oder ohne Beeidigung, Geschäfte der Regierung zu besorgen verpflichtet ist. Es unterlag auch niemals einem Zweifel, dass das Verbrechen des § 181 St.-G. nicht nur von Staatsbeamten im engeren Sinne, sondern auch von Gemeindevorstehern, Tagschreibern u. s. w. begangen werden kann. Wesentliches Gewicht legt aber die Nichtigkeitsbeschwerde darauf, dass der Betrieb der Staatseisenbahnen nicht als Regierungsgeschäft, die Stellung der mit Besorgung dieses Betriebes betrauten Personen nicht als öffentliches Amt aufzufassen sei, weil nur jene Geschäfte Regierungsgeschäfte seien, die der Staat zur Erfüllung seiner Aufgabe nothwendig betreiben muss, nicht jene, die er nur zufällig versieht, und die auch in den Händen von Privaten ruhen können. Dies sei beim Betriebe von Eisenbahnen der Fall.

Diese Auffassung erscheint rechtsirrthümlich. Es kann unmöglich Sache des Richters sein, zu prüfen, warum der Staat ein bestimmtes Unternehmen, etwa eine Eisenbahn, selbst betreibt. Sobald die dafür competenten Organe der Staatsgewalt die Führung eines solchen Betriebes beschlossen haben, steht für den Richter fest, dass der Staat dies zur Erreichung oder zur Förderung seiner Aufgaben für nothwendig gefunden hat. Soweit aber der Staatsbetrieb reicht, handelt es sich nicht um einen Privatauftrag des Staates, sondern um ein Regierungsgeschäft, weil der Staat eben durch diesen Betrieb eine öffentlich rechtliche Aufgabe (sei es nun wirthschaftlicher, strategischer oder didaktischer Art) zu erfüllen strebt.

Jedenfalls darf aber die finanzielle Seite einer im Staatsbetriebe stehenden Unternehmung nicht übersehen werden; der Ertrag derselben bildet als öffentliches Gut einen Theil der Staatseinnahmen, es tritt sonach die Beachtung aller jener strafrechtlichen Gesichtspunkte ein, die den Schutz öffentlichen Gutes bezwecken.

[Just.-Min.-Vrdgs.-Bl., Beil. 964.]

Ueber den Einfluss von Aenderungen am Schraubenpropeller auf die Schiffsgeschwindigkeit.

Wenngleich der Nutzeffect eines Schraubenpropellers zu den wichtigsten Factoren der Dampfschiffahrt gehört, so wird demselben doch fast durchwegs eine viel zu geringe Aufmerksamkeit gewidmet. Nur zu oft sieht man Schiffe ihre Probefahrt mit Schrauben antreten, deren Elemente in ganz unrichtigen Verhältnissen zu der angehofften Geschwindigkeit stehen. Wird die Unzweckmässigkeit der angewendeten Schraube erkannt, so pflegt man dieselbe durch eine andere Schraube von durchwegs verschiedener Construction zu ersetzen und versucht es, sich auf diesem Ende zu einem Erfolge fortzutappen. Ist aber ein solcher erreicht, so quält man sich auch nicht mehr mit der Frage, ob man denselben der Aenderung des Durchmessers, oder einer Aenderung der Steigung, oder einer solchen der beiden erwähnten Elemente verdankt.

Es ist dies eine Frage, deren Lösung keine geringen Schwierigkeiten verursacht; es wäre aber manche Aufklärung zu erhalten, wenn mit einem bestimmten Schiffe Passagierfahrten mit verschiedenen Schrauben unter sonst möglichst gleichen Umständen vorgenommen werden würden. Die Nothwendigkeit, bei derlei Versuchen überaus genau vorzugehen, besonders wenn es sich um schnelllaufende Schiffe handelt, kann nicht genug hervorgehoben werden. Sollen annehmbare Versuchsdaten zu Tage kommen, die es gestatten, Beziehungen zwischen Ursache und Wirkung aufzustellen, so darf man wenigstens anfänglich, von Fahrt zu Fahrt immer nur ein einziges Schraubenelement variiren lassen.

Angenommen, die erste Probefahrt sei mit einer Schraube von gegebenem Durchmesser, gegebener Steigung und einem Steigerungsverhältnisse = 1 durchgeführt worden, so wird man den Durchmesser während der folgenden Fahrten constant zu erhalten und nur die Steigung zu ändern haben, indem man deren Verhältniss zum Durchmesser von Fahrt zu Fahrt etwa um ein Zehntel seines Werthes steigert, bis man bei dem Verhältniss 1·5 angelangt ist. Dann erst wäre zu Versuchen zu schreiten, bei welchen die Steigung der Schraube constant bleibt, während der Durchmesser variirt. Die Resultate solcher Versuche lassen sich in Curven darstellen, wie dies bei den Stabilitätsberechnungen der Schiffe gebräuchlich ist, Derlei Curven sind dem Kalküle zugänglich und ermöglichen es, für das Schiff — zum mindesten innerhalb der Versuchsgrenzen — die bestentsprechende Schraube auszuwählen.

Die auf den Versuchen basirenden Curven lassen sich in drei Arten theilen, von welcher die erste das Verhältniss zwischen Maschinenkraft und Schiffsgeschwindigkeit, und die zweite das Verhältniss zwischen Maschinenkraft und Rotationszahl für die zur Erprobung gelangenden Schrauben darstellt. Die dritte von diesen beiden Curvengattungen abgeleitete Art, versinnlicht den Nutzeffect der Schrauben.

Die Betrachtung des aus diesen Curven zusammen-

gestellten Diagrammes drängt ganz merkwürdige Wahrnehmungen auf. Es existirt nämlich auf dem Diagramme ein gewisser Punkt, der „neutraler Punkt" genannt werden soll, in welchem sich sämmtliche Curven, welche das für die einzelnen Propeller obwaltende Verhältniss zwischen Maschinenkraft und Schiffsgeschwindigkeit wiedergeben, schneiden. Der neutrale Punkt bezeichnet somit auch die Schiffsgeschwindigkeit, bei welcher alle Schrauben den gleichen Nutzeffect aufweisen. Ferner zeigen die verschiedenen Curven, dass unterhalb des neutralen Punktes eine relativ grosse, langsam rotirende, oberhalb desselben jedoch eine kleinere, schneller rotirende Schraube vorzuziehen ist. Regeln zur Auffindung des neutralen Punktes können nicht aufgestellt werden; es scheint jedoch, dass er bei modernen Kriegschiffen von 3000 bis zu 9000 t Deplacement innerhalb der Geschwindigkeitsgrenzen von 16·5 bis 18 Knoten fällt. Der in den Curven zum Ausdruck gelangende Einfluss der Schraubenform auf die zu erreichende Fahrtgeschwindigkeit weist darauf hin, wie schwer es ist, die Maschinenkraft zu bestimmen, welche benöthigt wird, um einem Schiffe eine gewisse Geschwindigkeit zu ertheilen.

Die Methode der gebräuchlichen Coëficienten ist weit entfernt, in dieser Hinsicht verlässliche Anhaltspunkte zu bieten. Bei denselben werden nämlich für alle Schiffsgeschwindigkeiten gleiche Nutzeffecte der Schrauben vorausgesetzt, was nach den Geschwindigkeitscurven, die auf Beobachtung beruhen und daher richtig sein müssen, nicht zutrifft. Man braucht nämlich nur die Geschwindigkeitscurve und die Rotationscurve einer und derselben Schraube zu vergleichen, um sich zu überzeugen, dass das Verhältniss zwischen der Schrauben-Umdrehungsgeschwindigkeit und der Schiffsgeschwindigkeit sich mit dem Wechsel der letzteren ändert. Trägt man auf einem Diagrammblatte die für ein Schiff aus dem üblichen Coëfficienten abgeleiteten und die durch Progressivfahrten ermittelte Geschwindigkeitscurven auf, so werden sich diese Curven möglicherweise ein — vielleicht auch zweimal schneiden; sie können aber auch trotzdem für gewisse Geschwindigkeiten so weit von einander abstehen, als ob es sich um zwei ähnliche Schiffe handeln würde, deren Deplacements sich zu einander wie 1 : 2 verhalten. Ebenso kann das Entgegenhalten zweier derartiger, auf verschiedenen Gesetzen basirender Curven zum Trugschlusse führen, dass es eine Geschwindigkeit gibt, zu deren Einhaltung zwei ähnliche, jedoch zu einander im obigen Deplacementsverhältnisse stehende Schiffe gleiche Maschinenleistungen erheischen, während es keines Beweises bedarf, dass in derartigen Fällen die Maschinenleistung eine Funktion des Schiffsdeplaçements ist.

Nach dem bisher Erwähnten sollte man glauben, dass die Curven der progressiven Geschwindigkeit zweier Schiffe, die nur in der Form der Schrauben differiren, sich auch nur im neutralen Punkte schneiden können; die Erfahrung weist jedoch auf Ausnahmen von dieser Regel hin. Es wurde nämlich constatirt, dass sich die Curven zuweilen in zwei Punkten schneiden.

Die kürzlich aufgetauchte Methode zur Bestimmung der Maschinenkraft für ein zu erbauendes Schiff, die Rotationskurve eines gleichen Schiffes zu benützen, dessen Schraube durch Zustutzen auf die richtige Grösse gebracht wurde, kann auf sehr unrichtige Resultate führen, besonders dann, wenn man die bezügliche Curvenconstruction zu weit über die Grenzen ausdehnt, innerhalb welcher der als Basis dienende Versuch stattgefunden hat. Ein derartiger Vorgang wäre nur dann gerechtfertigt, wenn man sicher wüsste, dass die gegebene Schraubenform auch für die angegebene Schiffsgeschwindigkeit passt.

Dass auch anscheinend gleiche Schrauben verschiedene Nutzeffecte haben, zeigt folgendes Beispiel. Die Vereinigten Staaten-Schiffe „Philadelphia" und „Baltimore" sind einander ganz gleich und doch übertrifft das erstere das letztere in der Fahrtgeschwindigkeit um 0·8 Knoten, wenngleich es in der Rotationsgeschwindigkeit hinter demselben um drei Curven pro Minute zurückbleibt. Bei kleinen Booten von hoher Geschwindigkeit geben sich noch andere Abnormitäten kund. Die Curven derselben weichen nämlich bei hohen Geschwindigkeiten vom Verlaufe ab, den sie bei niederen Geschwindigkeiten einhalten, u. zw. macht sich diese Abweichung zu Gunsten der Wirkung des Maschinenkraft-Zuwachses auf die Schiffsgeschwindigkeit fühlbar. Es ist dies ein Grund mehr, um bei Berechnung von Schiffsgeschwindigkeiten innerhalb der Grenzen des durch Versuche geklärten Feldes zu bleiben.

Thatsächlich gibt es auch in dieser Hinsicht keine anderen sicheren Anhaltspunkte, als die Versuche auf der Schleppstation, bei welchen das Schiffsmodell mit dem nachgeführten Propeller erprobt wird.

Beim Entwurfe von Schiffen und Maschinen sollte ein von dem jetzigen abweichender Vorgang eingehalten werden. So wird z. B. immer die von der Maschine zu indicirende Leistung in den Vordergrund gestellt, während doch die auf die Schraubenwelle zu übertragende Arbeit massgebend sein sollte. Vielleicht sind unsere dermaligen Schiffsformen nicht die besten, um grosse Geschwindigkeiten zu erreichen; dies kann aber der Wichtigkeit der Schraubenform keinen Eintrag thun. Einen greifbaren Beweis hiefür gibt das Verhalten das Schiffes New-York. Dasselbe erreichte nämlich bei einer Maschinenleistung von 17.000 indicirten Pferdekräften und 136 Umdrehungen per Minute die Geschwindigkeit von 21 Knoten.

Nach der Steigung der Schrauben zu schliessen, hätten unter anderen Verhältnissen bei 90 Umdrehungen 20 Knoten, bei 110 Umdrehungen 21 Knoten und bei der schnellsten Gangart 22 Knoten erreicht werden können. Die Schuld, dass dies nicht eintrat, liegt nicht in der Maschine, sondern in der Schraube, die in Folge ihrer ungünstigen Form die Arbeit der Maschine zum Theile vergeudet. Die richtige Lösung wäre durch Anbringung einer Schraube von kleinerem Durchmesser und grösserer Steigung zu finden gewesen. Da die von dem obgenannten Dampfer bei der Probefahrt aufgeworfenen Wellen deutlich darauf hingewiesen, dass dieses noch nicht die höchste, mit seinen Formen zu vereinbarende Geschwindigkeit erreicht habe, so wäre die Verbesserung der Schraube nicht ausser Acht zu lassen gewesen, umsomehr, als der Erfolg eine hohe Geldprämie eingebracht hätte. Eine besondere Wichtigkeit erhält die hier behandelte Frage für das Dreischrauben-Schiff „Columbia". Dieses Fahrzeug soll ein Schnellläufer im vollsten Sinne des Wortes werden und alle dermalen bestehenden Dampfer überholen können, was bei dem Umstande, als es bereits Schiffe, wie die „Campania" gibt, keine leichte Aufgabe ist. Es wird dies sicherlich nur mit relativ kleinen Schrauben zu erreichen sein, die dem fraglichen Schiffe die Geschwindigkeit von 23 Knoten verleihen dürften. Da im Contracte nur 21 Knoten ausbedungen sind, so winkt den Erbauern eine Prämie von nicht weniger als 400.000 Dollars, wie sie auch beim Dampfer „New-York" hätten verdient werden können.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Adaptirung im Aufnahmsnahmsgebäude in Stadlau.) In der Station Stadlau wird im Aufnahmsgebäude behufs Herstellung eines Nebenraumes für Passagierzwecke eine Adaptirung vorgenommen. [13. Jänner, Z. 1756.]

— (Abtragung einer Drehscheibe in Prag.) Die in der Personenhalle der Station Prag situirte und daselbst enthehrlich gewordene Waggon-Drehscheibe wird abgetragen. [6. Jänner, Z. 65.935 ex 1893.]

— (Ergänzung der Sicherungsanlage in Aussig.) In der Station Aussig wird für die dortige Sicherungsanlage behufs Durchleitung der Drahtzüge unter zwei Nebengeleisen ein Doppelcanal hergestellt. [5. Jänner, Z. 403.]

— (Linie Wien—Bruck a/L: Reconstruction der Geleiseanlage in Grammat-Neusiedl.) In der Station Grammat-Neusiedl wird die Geleiseanlage nächst dem Aufnahmsgebäude umgeändert, nachdem die hisherige Anlage, namentlich zur Zeit der Rübenverfrachtung, sich als unzulänglich erwiesen hat. [10. Jänner, Z. 67.092 ex 1893.]

— (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Errichtung einer Etagerampe.) Auf der in km 10·4/5 der Strecke Schwechat—Mannersdorf situirten Borstenvieverladerampe wird für Zwecke der Actien-Gesellschaft der I. Oesterreichischen Borstenvieh-Zucht- und Mastanstalt in Wien eine Etagerampe errichtet. [31. December 1893, Z. 69.082.]

— (Schlachthausbahn St. Marx: Herstellung eines Schutzgeländers am Schlachthausbahnhofe St. Marx.) Auf der Strassenbrücke über dem Schlachthausbahnhofe wird zum Schutze der Passanten gegen den Viehtrieb ein Geländer errichtet. [30. December 1893, Z. 64.578.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes für den Personenverkehr.) Am 15. Jänner l. J. fand unter Führung des Ministerialrathes Gyöngyössy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Delegirten des internationalen Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, so wie jener der den Betrieb führenden kgl. ungarischen Staatsbahnen und der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft, die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova statt. Die Linie Nagy-Becskerek—Pancsova wurde, obzwar noch nicht vollständig eingerichtet, bereits am 10. October 1893 im Interesse der Abwicklung der Getreidecampagne für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1893). Nachdem seither die für die Sicherstellung des Personen- und sonstigen allgemeinen Verkehr noch erforderlichen Installationsarbeiten nunmehr in derart entsprechender Weise ausgeführt wurden, dass auch die Sicherheit des Personenverkehrs gewährleistet erscheint, ertheilte die Commission die Bewilligung zur Eröffnung des unbeschränkten allgemeinen Verkehrs. (Die verkehrspolitische und commercielle Bedeutung der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova wurde hereits im vorerwähnten Berichte [Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1893] besprochen.)

Projectirte Localbahn Nagy-Szombat (Tyrnau) —Jablonicz—Egbell (Lundenburg). (Politisch-administrative Begehung.) Am 15. Jänner fand unter Führung des Sectionsrathes Puky des kgl. ungar. Handelsministeriums die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Nagy-Szomhat—Egbell (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893, Vorconcession Post 2 a und b statt, bei welchem Anlasse die Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden durch Delegirte vertreten waren. Die Projectanten der erwähnten Linie, welche von der Station Nagy-Szombat aus die Linie Pozsony (Presshurg) —Nagy-Szombat—Gálgócz—Lipótvár (Freistadtl—Leopoldstadt), ferner Szered—Nagy-Szombat der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit der in ihrem Betriehe stehenden Localbahn (Pozsony—) Dévény-Ujfalu (Theben-Neudorf) —Sakolcza (Skalitz im Comitate Nytra) verbinden wird, beabsichtigen den Anschluss der projectirten Bahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in deren Station Lundenburg.

Projectirte Fortsetzung der Localbahn Budapest—Haraszti—Ráczkeve bis Dunapataj. (Politisch-administrative Begehung.) Am 19. und 20. Jänner l. J. fand unter Führung des Ministerialsecretärs im kgl. Ungar. Handelsministerium Aladár Lakatos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindchehörden, sowie der Interessenten, die politisch-administrative Begehung der vom Oberstuhlrichter Ludwig Szilagyi in Fortsetzung der Linie Budapest—Haraszti—Ráczkeve (Insel Csepel) von Ráczkeve aus projectirten Localhahn Ráczkeve—Dunapataj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2) statt. Die in Fortsetzung der den Verkehr der sehr productiven und bis dahin auf den Wasserstrassen-Verkehr angewiesenen Insel Csepel nunmehr vermittelnden Linie Budapest—Haraszti—Ráczkeve zu erbauende Linie Ráczkeve—Dunapataj, wird ihre weitere Fortsetzung durch die projectirte Linie Dunapataj—Dömsöd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1891, Vorconcession Post 3) im Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatshahnen in deren Station Dömsöd finden.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Frachttarif-Begünstigung für Sendungen ungarischer Provenienz zur internationalen Kunstausstellung in Wien.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, die sie für jene Kunstgegenstände, welche aus Ungarn zu der vom 1. bis 31. März l. J. stattfindenden internationalen Kunstausstellung des Verbandes Wiener bildender Künstler gesendet werden, auf sämmtlichen Linien ihres Betriebsnetzes hegünstigte Tarifsätze für die Hin- und Retoursendung zu gewähren beschlossen hat.

— (Eröffnung der Station Dános für den Stückgutverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die auf der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brasso (Kronstadt)—Predeal nächst Tövis zwischen den Stationen Erzsébetváros und Segesvár gelegene Station Dános, welche bisher nur für den Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr eröffnet wurde.

— (Avisirung des Abganges von Zügen im Bereiche der Stationslocalitäten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat angeordnet, dass an Stelle des bisher eingeführt gewesenen längeren Läutens mit der Stationsglocke zur Avisirung des bevorstehenden Abganges von Zügen, fernerhin nur die in Intervallen folgenden kurzen Glockenzeichen (wie z. B. in den Südbahnstationen) abzugehen seien, desgleichen auch das Läuten mit der Handglocke in den Warte-Localitäten einzustellen und vom Thürsteher nur die Richtung des Zuges, resp. die Endstation und der Rang des Zuges (Eilzug etc.) auszurufen sei.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Mraclin der Linie Zágráb [Agram]—Sziszék.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass am 25. Jänner l. J. zwischen den Stationen Nagy-Gorica und Lekenik der Péage-Strecke Zágráb—Sziszék der gesellschaftlichen Linie Steinbrück—Zágráh—Sziszék (—Bosnahród) heim Wächterhause Nr. 66 eine Personen-Haltestelle mit der Benennung Mraclin eröffnet wurde und die Personenzüge der Südbahn daselbst je eine Minute Aufenthalt nehmen. Eine Fahrkarten-Ausgahe und Gepäcks-Aufnahme findet bei dieser Haltestelle nicht statt und werden die Gebühren durch die Conducteure im Nachzahlungswege eingehoben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Nachtrag zu der Zusammenstellung der Zollvorschriften des Eisenbahn-Verkehrsverbandes.) Zu der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande als Kundmachung 11 ausgegehenen „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu herücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist der 2. Nachtrag ausgegeben worden.

Preussen. (Neuordnung der Verwaltung der Staatseisenbahnen.) Nachdem die Vorarbeiten wegen einer anderweiten Ordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung nunmehr ihren Abschluss gefunden haben, sind unter Zustimmung des Staatsministeriums und mit allerhöchster Genehmigung für die, vorhehaltlich der gesetzlichen Bereitstellung der erforderlichen Mittel, zum 1. April 1895 geplante Neuordnung der Verwaltung nachstehende Grundzüge in Aussicht genommen. Verwaltung und Betrieh der Staatsbahnen sollen unter oberer Leitung des Mini-

sters künftig wieder unmittelbar von den Königlichen Eisenbahn-Directionen wahrgenommen werden; die den Eisenbahn-Betriebsämtern nach der gegenwärtigen Organisation zustehenden selbstständigen Verwaltungsbefugnisse gehen auf die Directionen über. Die Betriebsämter werdeu als Behörden und selbstständige Verwaltungsinstanz aufgehoben; an ihre Stelle treten besondere, der Direction unmittelbar unterstehende Dienststellen, welche nach den Weisungen der Direction den von ihr unmittelbar geleiteten Betriebs-, Maschinen- uud Verkehrsdienst zu beaufsichtigen und zu überwachen und die technische Unterhaltung der Bahnanlagen nnd der Betriebsmittel ausznführen haben. Die den Eisenbahn-Directionen künftig in erhöhtem Masse zufallenden wichtigen Aufgaben machen eine entsprechende Verkleinerung der Directionsbezirke nothwendig, deren endgiltige Abgrenzung noch der Erwägung unterliegt. Zum Sitz der den Eisenbahn-Directionen zu nnterstellenden Ausführungsorgane sind schon im Interesse weiterer Ausnntzung vorhandener Dieusträume in erster Reihe diejenigen Orte in Aussicht genommen, an denen sich zur Zeit Betriebsämter oder Baninspectionen befinden. Die den Betriebsämtern zur Zeit angehörenden höheren und niederen Beamtenclassen werden daher zum überwiegenden Theil auch künftig an den bisherigen Stationsorten verbleiben und zum Theil als Vorstände der einzurichtenden selbstständigen Dienststellen Verwendnng finden. Insoweit dabei etwa eine Verminderung des gegenwärtigen Beamtenpersonals eintreten wird, ist dieselbe durch die nothwendigen Rücksichten auf eine wirthschaftlichere Gestaltung der Verwaltung geboten, denen gegenüber Localinteressen zurücktreten müssen. Die Regelung der Verhältnisse der bei Durchführung der nenen Organisation nicht zur Verwendung gelangenden Beamten soll nach denselben Grundsätzen erfolgen, die seiner Zeit bei der Umgestaltung der allgemeinen Landesverwaltung im Jahre 1880 und 1883 massgebend gewesen sind.

Dänemark. (Ressortirung der Eisenbahnen.) Die Eisenbahnen Dänemarks, welche bisher dem Ministerium des Innern nnterstanden, sind mit Anfang dieses Jahres von diesem Ministerium ausgeschieden und dem neu errichteten Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugetheilt worden.

— (Beitritt zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.) Die Regierung hat bei dem Parlamente den Beitritt Dänemarks zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr beantragt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. December 1893 mit 40 Passagieren und 739 Gewichtstonnen Ladung, sowie 4400 Stück verschiedenes Holz nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 52 Colli Bier, 2 Colli Baumwollwaaren, 103 Colli Esswaaren, 3 Colli Manufacturen, 2 Colli Schuhwaaren, 29 Colli Wein, 199 Colli Zucker, 1600 Stück Bretter; nach Padang 10 Colli Glasperlen; nach Suez 2 Colli Schuhwaaren; nach Suakim 50 Colli Zucker; nach Gedda 100 Colli Zucker; nach Aden 217 Colli Papier, 75 Colli Mehl, 37 Colli Garn, 48 Colli Esswaaren, 41 Colli Glasperlen, 15 Colli Tabak, 1 Colli Mützen, 6 Colli Manufacturen, 64 Colli Zncker, 1000 Stück Bretter, 900 Stück Staffeln; nach Zanzibar 23 Colli Bauwollwaaren, 4 Colli Manufacturen, 2 Colli Metallwaaren; nach Massana 50 Colli Bier, 100 Colli Zucker; nach Bombay 4 Colli Mützen, 50 Colli Knöpfe, 994 Colli Papier, 4 Colli Knrzwaaren, 228 Colli Baumwollwaaren, 203 Colli Farben, 11 Colli Garne, 574 Colli Obst, 9 Colli Spielwaaren, 8 Colli Musikinstrumente, 26 Colli Lampen, 112 Colli Manufacturen, 46 Colli Holzwaaren, 171 Colli Metallwaaren, 359 Colli Glasperlen, 3 Colli Schuhwaaren, 191 Colli Seife, 113 Colli Glaswaaren, 100 Colli Zucker; nach Kurrachee 30 Colli Papier, 10 Colli Banmwollwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Bassorah 4 Colli Parfumerien, 13 Colli Glaswaaren, 37 Colli Papier, 5 Colli Mützen, 2 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 8 Colli Manufacturen; nach Calicut 11 Colli Kurzwaaren; nach Mangalore 5 Colli Metallwaaren, 15 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 32 Colli Esswaaren, 25 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garn; nach Rangoon 9 Colli Baumwollwaaren, 28 Colli Metallwaaren; nach Madras 29 Colli Papier, 27 Colli Garn, 9 Colli Glasperlen, 36 Colli Wein; nach Calcutta 19 Colli Knöpfe, 57 Colli Papier, 16 Colli Knrzwaaren, 127 Colli Baumwollwaaren, 27 Colli Garn, 1 Colli Musikinstrumente, 37 Colli Manufacturen, 71 Colli Metallwaaren, 10 Colli Holzwaaren, 227 Colli Glasperlen, 25 Colli Quecksilber, 13 Colli Glaswaaren; nach Penang 18 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturen, 9 Colli Schuhwaaren; nach Singapore 36 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Schuhwaaren, 44 Colli Esswaaren; nach Batavia 20 Colli Garn, 3 Colli Manufacturen; nach Soerabaya 50 Colli Mehl, 8 Colli Glasperlen; nach Samaraug 24 Colli Papier, 100 Colli Mehl, 30 Colli Glasperlen; nach Saigon 8 Colli Glasperlen; nach Bangkok 15 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 35 Colli Mehl; nach Hongkong 6 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Manufacturen; nach Manilla 56 Colli Papier, 11 Colli Baumwollwaaren; nach Yokohama 30 Colli Esswaaren, 30 Colli Glasperlen; nach Shanghae 11 Colli Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 558.750 fl. ö. W.

Franzens-Canal-Actiengesellschaft. (Erhöhung des Canal-Zolles.) Die Direction der Franzens-Canal-Actiengesellschaft verlautbart, das vom 15. Februar l. J. an, der Canalzoll für die aus dem dritten Reservoir (Neu- und Alt-Verbáss) bei der Franz Josef-Schleuse zur Donau gehenden Transporte zweiter Classe (Getreide u. s. w.) auf 10 fl. 81 kr., für Schiffe, welche zwischen der Station Szent-Tamás und Bács-Földvár verkehren, die Schifftaxe auf 90 kr., den Canalzoll bei Waaren I. Classe per 100 Metercentner auf 10 fl. 62 kr., II. Classe auf 6 fl. 78 kr., III. Classe auf 3 fl. 7 kr. (alles per 1000 Metercentner) erhöht wird.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis zum 11. Februar.)

Adriatischer Dienst.

6. Februar, um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Klun, nach Venedig.

7. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitan T. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

8. „ um 11 Nachts: Dampfer „Massimiliano“, Capitän T. Androvich, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän C. Buzik, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

10. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Klun, nach Venedig.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän B. Cobel, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

6. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis“, Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne“, Capitän G. Mariani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

9. „ zu Mittag: Dampfer „Elektra“, Capitän G. Bojanovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

10. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Meduea“, Capitän V. Gherzman, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschlues in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonic: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odesea, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Februar, um 4 Uhr Nachmittage: Dampfer „Vindobona“. Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Dampfer „Pandora“, Capitän R. Mitis, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmäesigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 31. December:

Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 5. Jänner:

Bács-Bodroger Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 15. Jänner:

Marmaroser Salzbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1872 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Serie A Ergänzungsnetz) (Rückzahlung ab 1. März).

Capitalsrückzahlungen.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1885. Die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft fordert die Besitzer ihrer 4½percentigen Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1885, welche dieselben bisher noch nicht zur Rückzahlung angemeldet haben, auf, die Eincassirung derselben nebst 4½percentigen Stückzinsen für die Zeit vom 1. October 1893 bis inclusive 26. December 1893 bei den Einlösungs-, bezw. Zahlstellen bis inclusive zum 5. Februar 1894 um so gewisser zu bewirken, da mit 5. Februar 1894 die Eincassirung bei diesen abgeschlossen wird und sohin die geeigneten Schritte zur gerichtlichen Hinterlegung der bezüglichen Beträge werden eingeleitet werden.

Convocation von Gläubigern.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. Nachdem die ungarische Regierung zur Einlösung des auf die ungarische Linie der Gesellschaft entfallenden Theiles des Actiencapitals per 4,906.200 fl. ö. W. Silber geschritten ist, so werden wegen der hierin liegenden Reduction des Actiencapitals um den gleichen Betrag die Gläubiger der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn aufgefordert, sich bei der Gesellschaft in Wien (k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen), Westbahnhof, zu melden.

Generalversammlung.

14. Februar: Mährische Grenzbahn (ausserordentliche).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXVI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 3. Februar herausgegebene XXVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 504: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 29. Jänner 1894, Z. 1268, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus Italien nach und durch Kärnten.

Nr. 505: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 25. Jänner 1894, Z. 1454/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von lebenden Klauenthieren aus Italien in das Küstenland.

Nr. 506: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. Jänner 1894, Z. 3394, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der Schweiz nach, bezw. durch Mähren.

— (Inhalt des XXVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 6. Februar herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 507: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 2. Februar 1894, Z. 1718, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Borstenvieh in der Station Milleszoutz.

Ungarische Millenniums-Landesausausstellung. (Bau der Maschinenhalle und Disposition des für die Gruppe „Communicationswesen" erforderlichen Raumerfordernisses.) In der am 31. Jänner abgehaltenen Sitzung der unter Vorsitz des kgl. ungar. Handelsministers tagenden Landescommission für die Milleninmsausstellung wurde die Frage des die Gruppen „Maschinenwesen" und „Communicationswesen" betreffenden Dispositionsplanes und der für benannte Gruppen zu erbauenden Pavillons und der Maschinenhalle etc. erledigt.

Das Raumerforderniss der Maschinen-Industrie ist mit 14.300 m² festgesetzt, wovon 10.300 m² im Erdgeschosse und 4000 m² im oberen Stockwerke zur Verfügung stehen werden. Dem Gutachten der Gruppencommission gemäss, wird die Halle mit drei Schiffen 192 m lang und 50 m breit projectirt, mit zwei Risaliten in der Mitte. Die Construction soll aus Eisen hergestellt werden, u. zw. das Hauptschiff 30 m und die Seitenschiffe je 10 m breit. Die Höhe des Hauptschiffes ist 30 m, jene der Seitenschiffe, beim Anschluss an das Hauptschiff 15 m, so dass auf die Untertheilung des Stockwerkes eine Höhe von 8 m entfällt. Die ganze Construction ist auf Gitterständer und Gitterträger basirt und die Ständer werden in Beton fundirt. Die Maschinenhalle ist so projectirt, dass sie nach der Ausstellung als Bahnhof, Reparaturwerkstätte, Hauptdepot oder sonst dergleichen verwendet werden könne.

Das gesammte Raumerforderniss der Gruppe für „Communicationswesen" ist mit 7000 m² bedecktem Raum und 1900 m² Raum im Freien festgestellt. Der für die maritime Ausstellung erforderliche Raum ist hier nicht inbegriffen, da für dieselbe am Teichstrande ein eigener Pavillon erbaut werden wird.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat Jänner 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner 1894	Stand am letzten Jänner 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	7338·03	1154·75	1131·71	7361·07
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	72·24	101·84	—	174·08
Korn	2121·035	—	105·00	2016·035
Gerste	3026·235	949·62	843·40	3132·455
Hafer	593·35	—	—	693·35
Mehl	136·22	102·00	—	238·22
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	187·565	—	—	187·565
Diverse	1·36	1·29	—	2·65
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kleesaat	395·92	—	41·405	354·515
Kaffee	7·67	—	—	7·67
Eisenwaare	10·30	—	10·30	—
Hopfen	210·275	—	131·605	78·67
Mohn	200·15	—	—	200·15

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner 1894	Stand am letzten Jänner 1894
Lagerscheine:				
Stück	60	10	8	62
Versicherungswerth ö.W. fl.	92.837·—	9.390·—	7.020·—	95.207·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	49	10	8	51
Versicherungswerth ö.W. fl.	80.327·—	9.390·—	7.020·—	82.697·—
Lombardbetrag „ „	25.107·—	—	150·—	24.957·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Druckfehler-Berichtigung im 1. Anhang zum Localgütertarife Theil II, Heft 1.

In dem mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 zur Einführung gelangten Localgütertarife Theil II, Heft 1 ist im 1. Anhang Abschnitt A—B, Seite 373 bei Pos. 58 die Artikelbezeichnung

Steine der Pos. S. 57
in Steine der Pos. S. 58 abzuändern.

Wien, am 3. Februar 1894. [97]

Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von deutsch-französischen, beziehungsweise schweizerisch-französischen Grenzstationen nach Suczawa und von Paris-la Villette nach Verciorova und Predeal.

Ausnahmetarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 treten in Kraft:

1. Ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eisenbahnfahrzeugen mit Herkunft von Paris-la Villette, von Amanweiler trs., Avricourt trs., Altmünsterol trs. und Delle trs. nach Suczawa.
2. Ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eisenbahnfahrzeugen von Paris-la Villette nach Verciorova und Predeal.

Exemplare dieser Ausnahmetarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 10 h = 10 Ctms. pro Stück erhältlich.

Wien, am 3. Februar 1894. [98]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Anrechnung von Lieferfrist-Zuschlägen.

Mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministeriums, Z. 89.710/IV ex 1893, vom 13. Jänner 1894, wird mit Giltigkeit auch in dem der Wirksamkeit des Berner Uebereinkommens unterliegenden internationalen Verkehre für den Uebergang in den nachbenannten Stationen ein Lieferzeitzuschlag von sechs Stunden bei Eilgütern und von zwölf Stunden bei Frachtgütern angerechnet werden:

1. für Szombathely im Verkehre mit der Vicinalbahn Szombathely Güns nach beiden Richtungen,
2. für Barcs im Verkehre mit der Barcs-Pakraczer Bahn nach beiden Richtungen.

Wien, am 31. Jänner 1894. [99]

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Neuer Remorquetarif.) Mit Schiffahrtsbeginn 1894 tritt unter Aufhebung aller bisher bestandenen Remorquetarife ein neuer Tarif für Remorquirungen auf der Donau, Theiss, Save und Drau in Kraft. Derselbe enthält in Tabelle I die Gebührensätze für Remorquirungen auf Strecken bis einschliesslich 250 km Länge, in Tabelle II die Gebührensätze für Remorquirungen auf Strecken über 250 km Länge. Die Remorquegebühr wird berechnet 1. nach der Tragfähigkeit des geschleppten Fahrzeuges, wobei 10 Classen unterschieden werden u. zw. Fahrzeuge von 1—1000 q, von 1001—1500 q, von 1501—2000 q, von 2001—2500 q, von 2501—3000 q, von 3001—4000 q, von 4001—5000 q, von 5001—6000 q, von 6001—7000 q und von über 7000 q Tragfähigkeit; 2. nach der zurückgelegten Entfernung; 3. für beladene Fahrzeuge, ausserdem noch nach der Ladung. Für die Berg- und Thalfahrt sind verschiedene Tarifsätze erstellt und weisen die Sätze für die Thalfahrt auf der Donau gegenüber den bisherigen eine kleine Erhöhung auf. Der Tarif im einzelnen Falle bildet sich demnach nach der Tragfähigkeit des Fahrzeuges, der Fahrtrichtung der zu durchfahrenden Kilometerdistanz und bei beladenen Fahrzeugen überdies durch Zuschlag der Gebühr für die Ladung zu jener für das leere Fahrzeug.

Für die Kilometervermittlung gelten die dem Tarife beigegebenen Kilometerzeiger. Remorquirungen von und nach im Kilometerzeiger nicht enthaltenen Orten werden derart behandelt, dass die Kilometerentfernung der vorgelegenen bis zu der nächstweiteren im Kilometerzeiger enthaltenen Station zur Grundlage der Berechnung genommen wird.

Für Remorquirungen aus einem Flussgebiete in ein zweites, sowie für combinirte Remorquirungen zu Berg und zu Thal ist die Kilometerentfernung für jedes Flussgebiet, bezw. für jede Fahrtrichtung einzeln zu ermitteln und auch die Gebührenberechnung abgesondert vorzunehmen.

Für die Tragfähigkeit des Schiffes sind die Angaben der Schiffspatente, bezw. die Aichungscertificate massgebend. Die Ladung wird stets auf Tonnen à 1000 kg aufgerundet und werden hiebei Bruchtheile bis zu einer halben Tonne fallen gelassen, solche über 500 kg auf eine Tonne aufgerundet.

Für Remorquirungen auf Strecken unter 100 km erfolgt die Gebührenberechnung nach Tabelle I unter Aufrechnung eines 20percentigen Zuschlages zu der ermittelten Remorquegebühr. Für combinirte Remorquirungen zu Berg und zu Thal, oder auf zwei verschiedenen Flussgebieten wird jedoch, wenn auch die Remorquestrecke in jeder einzelnen Fahrtrichtung, bezw. für jedes Flussgebiet weniger als 100 km beträgt, dieser Zuschlag nicht berechnet, wofern die zu durchfahrende Gesammtstrecke mehr als 100 km ausmacht.

Die Minimalremorquegebühr beträgt (locale Verstallungen von Objecten ausgeschlossen, für welche specielle Vereinbarungen zu treffen sind) 21 fl. in Noten.

Für Remorquirungen in den Monaten Februar und November wird ein 10percentiger Zuschlag zu den normalmässigen Gebühren eingehoben. Im Monate December wird überhaupt keine Remorque übernommen. Sind für ein bestimmtes Remorquegeschäft die nach Tabelle I berechneten Remorquepreise höher als jene nach Tabelle II für mindestens 251 km, so wird die billigere Berechnung in Anwendung gebracht.

Die Remorquegebühr ist stets gleich bei der Aufgabe zu entrichten.

Werden Abschifftungen der Fahrzeuge nothwendig, so hat der Eigenthümer oder Pächter, bezw. deren Bestellter für die Beistellung der Schifferfahrzeuge und für die Abschifftung zu sorgen.

Die Gesellschaft lehnt jede Haftung für die durch die Remorquirung fremder Fahrzeuge eventuell entstehenden Beschädigungen ab.

Die tarifmässigen Gebühren gelten nur für gelegentliche Remorquirungen im Convoi der gesellschaftlichen Fahrzeuge, jedoch keineswegs für Separatfahrten.

Die bei den gesellschaftlichen Aufnahmestellen zur Abremorque übergebenen Fahrzeuge werden nach Massgabe der vorhandenen Zugkraft der Reihenfolge der Uebernahme nach abgeführt, doch übernimmt die Gesellschaft keinerlei Verpflichtung, das Object innerhalb eines bestimmten Zeitraumes abzuremorquiren, womit sich der Aufgeber bei Inanspruchnahme dieses Tarifes stillschweigend für einverstanden erklärt. Wird vom Aufgeber des Fahrzeuges eine beschleunigtere Abfuhr oder eine specielle Remorqueleistung verlangt, so behält sich die Gesellschaft vor, ihrer Leistung entsprechende erhöhte Gebühren von Fall zu Fall einzuheben.

Wird ein bereits abremorquirtes Fahrzeug über nachträgliche Ordre des Eigenthümers nur auf eine Theilstrecke remorquirt, so gilt hinsichtlich der Gebührenberechnung als Norm, dass nur jene Differenz rückvergütet wird, welche sich aus der

Gebührenberechnung für die kürzere Strecke plus einem 20procentigen Zuschlage, und der ursprünglichen Gebühr für die längere Remorquestrecke ergibt. Wird ein bei der Gesellschaft aufgegebenes Fahrzeug nachträglich durch fremde Zugkraft abremorquirt, so erfolgt die Rückvergütung des im Vorhinein eingezahlten Remorquebetrages nur mit einem 5procentigen Abzuge.

Die Remorquegebühren des Tarifes gelten für das Schleppen leerer und beladener Holzschiffe. Für die Remorque eiserner Schleppschiffe in leerem oder beladenem Zustande, thal- oder bergwärts wird ein 10procentiger Nachlass von der für Holzfahrzeuge entfallenden Remorquegebühr sofort bei der Aufgabe berücksichtigt, d. h. in Abzug gebracht.

Bei Bergremorquirungen auf der Donaustrecke Semlin—Gönyö—Raab wird ein 10procentiger Zuschlag eingehoben, wenn der Budapester Staatspegel einen Wasserstand von 250 cm ober Null zeigt. Ein gleicher Zuschlag wird für Remorquirungen zu Berg und zu Thal auf der Theissstrecke Szolnok—Szegedin—Theisseck eingehoben, wenn der Szegediner Pegel einen Wasserstand von 500 cm ober Null nachweist. Für Remorquirungen zu Thal und zu Berg auf der Savestrecke Sissek—Semlin wird der 10 procentige Zuschlag eingehoben, wenn der Sisseker Pegel einen Wasserstand von 550 cm und darüber zeigt. Dieser 10procentige Hochwasserzuschlag wird von der sich tarifmässig ergebenden Totalremorquegebühr berechnet.

Falls Fahrzeuge, welche in Ungarn zur Remorque nach Belgrad aufgegeben werden, in Semlin durch die Zollbehandlung aufgehalten werden, so dass die Verstellung von Semlin nach Belgrad oder umgekehrt durch den Local lampfer stattfinden muss, ist nebst der tarifmässigen Remorquegebühr bis, bezw. ab Semlin noch folgende Verstellgebühr zu zahlen: für leere und beladene Fahrzeuge bis 2000 q Tragfähigkeit 10 fl. in Noten, für Fahrzeuge von 2000—3000 q Tragfähigkeit 15 fl. in Noten, für solche über 3000 q Tragfähigkeit 20 fl. in Noten.

Stellt sich eine falsche, auf absichtliche Täuschung der Gesellschaft berechnete Angabe der Tragfähigkeit oder der Ladung des zur Remorque bestimmten Fahrzeuges heraus, so steht der Gesellschaft das Recht zu, das betreffende Fahrzeug gänzlich von der Remorqne auszuschliessen, bezw. bei erfolgter Abfuhr den zehnfachen Betrag der verkürzten Gebühr einzuheben.

Speciell hinsichtlich der auf dem Gebiete der ungarischen Krone zur Remorque gelangenden fremden Fahrzeuge ist folgenden Vorschriften genau Rechnung zu tragen:

a) Es werden nur solche Fahrzeuge zur Remorquirung übernommen, welche mit einem — wenngleich einstweilen bloss vom Verwaltungs-Ausschusse des betreffenden Municipiums, in dessen Bereich der Schiffseigenthümer domicilirt, ausgestellten provisorischen — Schiffspatente (Schiffsbriefe) versehen sind.

b) Ist das zur Remorquirung aufgegebene fremde Fahrzeug beladen, so haben über die im Fahrzeuge enthaltenen Güter — seien es Stückgüter oder eine complete Schleppladung — regelrechte Frachtbriefe ausgestellt zu sein. Diese müssen vom Aufgeber der Güter ausgestellt sein und folgende Daten enthalten: Bezeichnung der Waare nach Qualität, Quantität und Erkennungszeichen, Name und Wohnort des Frachtführers, Name des Aufgebers, Name Desjenigen, an den die Waare abzuliefern ist, Bestimmungsort der Waare, die auf die Frachtgebühren bezüglichen Bestimmungen, die besonderen Vereinbarungen der Parteien über die Richtung des Weges, die Zeit des Anlangens der Waare oder über eine diesbezügliche Verspätung, Ort und Zeit der Ausstellung.

c) Die Frachtbriefe sind vom Aufgeber in zwei Exemplaren auszustellen. Eines derselben, das Original-Exemplar muss mit dem gesetzmässigen Stempel versehen sein, das zweite, welches aber mit dem Originale in jeder Beziehung übereinstimmen muss, ist stempelfrei. Für die richtige Ausstellung des Duplicates ist der Eigenthümer, bezw. Pächter des zu remorquirenden Fahrzeuges verantwortlich.

d) Der Eigenthümer, bezw. Pächter des zu remorquirenden Fahrzeuges und dessen Bestellter hat in der auf die Fracht bezüglichen Rubrik des Frachtbrief-Duplicates die gesammten Transportspesen, für welche er den Transport übernommen hat, in einer Summe ersichtlich zu machen und das Frachtbrief-Duplicat zur Bestätigung dessen, dass er die Transportgebühr richtig angeführt hat, zu unterschreiben, seiner Unterschrift die Eigenschaft, in welcher er das Frachtbrief-Duplicat unterschrieben hat, beizufügen, und letzteres Document sodann der Aufnahms-Agentie, d. i. jener Agentie, welche die Abfertigung und Verrechnung des zu remorquirenden Fahrzeuges besorgt, zu übergeben.

e) Bei Mangel des Frachtbrief-Duplicates ist der Commandant des Remorqueurs verpflichtet, die Remorquirung des Fahrzeuges zurückzuweisen. Rücksichtlich leerer Fahrzeuge entfällt die Nothwendigkeit der Beibringung der Frachtbrief-Duplicate.

f) Ueber das zu remorquirende Fahrzeug selbst hat dessen Eigenthümer, ohne Unterschied, ob das Fahrzeug leer oder beladen ist, einen gewöhnlichen Frachtbrief auszustellen und der Aufnahmsstelle zu übergeben.

g) In jenen Fällen, wo ein beladenes fremdes Fahrzeug von einem Orte ausserhalb des Gebietes der ungarischen Krone, nach einem Orte innerhalb Ungarns zu remorquiren ist, braucht in den Frachtbrief-Duplicaten Seitens des Eigenthümers oder Pächters, bezw. deren Bestellten bloss die auf die ungarische Strecke entfallende Quote der Transportspesen ersichtlich gemacht zu werden, obschon auch die gesammte Transportgebühr vom betreffenden ausländischen Aufgabsorte bis zur ungarischen Bestimmungsstation darauf angemerkt sein kann.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aenderungen des Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar sind einige, ausschliesslich mit Frachtermässigungen verbundene Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes vom 15. April 1893 in Kraft getreten, von welchen hervorgehoben werden: Die Declassification der Artikel Ammoniakalaun, Chromalaun, Kalialaun, präparirte schwefelsaure Thonerde, chlorsaure Salze, Bier-, Champagner-, Mineralwasser- und Weinflaschen, sowie ferner die Einbeziehung der Stationen Adlershof, Niesky, Oschersleben und Wartha in den Tarif. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, die Deutsche Levante-Linie in Hamburg und die Tarifbureaux der Verbands-Verwaltungen.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner sind die Stationen Augsburg, Kufstein, Münchner Bahnhöfe und Rosenheim in die Abtheilung b des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für Steine) vorgenannten Gütertarifes mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen worden:

Nach oder von	Abtheilung b
	Schnittfrachtsätze für 100 kg in Mark
Augsburg	0·68
Kufstein	0·99
München C.-B.	0·79
München O.-B.	0·81
München S.-B.	0·81
Rosenheim	0·92

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner sind die Stationen Augsburg, Kufstein, Münchner Bahnhöfe und Rosenheim in die Abtheilung b des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für (Steine) vorgenannten Gütertarifes mit folgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen worden:

Nach oder von	Abtheilung b
	Schnittfrachtsätze für 100 kg in Mark
Augsburg	0·68
Kufstein	0·99
München C.-B.	0·79
München O.-B.	0·81
München S.-B.	0·81
Rosenheim	0·92

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Futtermittel.) Der mit Giltigkeit vom 1. November 1893 eingeführte gemeinsame Nachtrag zu den Tarifheften I, II, III, IV, VI und VII, enthaltend einen Ausnahmetarif für Futtermittel von den niederländischen Hafenstationen, tritt laut Mittheilung der kgl. Eisenbahn-Direction in Köln (linksrheinische) mit dem 1. Juli 1894 ausser Wirksamkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
354	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Verwaltung des Oesterr. Lloyd	Zündwaaren	L i n z	Constantinopel Dedeagatsch Salonichi nach allen übrigen im Oesterr.-Ungar. Levante-Tarif genannten Hafenplätzen	Aufgabe in Wagenladungen à 5 t pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Levantetarif, giltig vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	202 kr. Gold 241 kr. Gold		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Transporte hat auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar. Levante-Tarifes, giltig vom 1. Jänner 1892 zu erfolgen
355	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stauberze aus Pos. E—25 der Güter-Classification dee Tarif-Theilee I	Hüttenberg	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagene. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen nach Klagenfurt adressirt sein, dort bezogen und per Achse abgeführt werden	Bis auf Weiteree, längst. bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f	13 kr.	10 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
356	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz, und zwar: rohee Buchenholz bis 2·5 m Länge	Schneegattern	Munderfing	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagene	Bis auf Weiteres, längstens bie Ende December 1894	Localtarif	9 kr.	4 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
357	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	**Berichtigung.** Bei der im Verordnungs-Blatt Nr. 146 vom 23. December 1893, sub Pos. 2771, publicirten Frachtermässigung soll es in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“ anstatt: „Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen“ richtig heissen: „Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.“ Ferner in der Rubrik „für die Transportstrecke nach“ ist anstatt „Budapest“ zu setzen: „Budapest-dunaparti-teherpályaudvar, Budapest-fővárosi-közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti-pályaudvár, Budapest-Kelenföld, Budapest- déli vasut und Ó-Buda-Filatori gát.“													
358	Buschtěhrader Eisenbahn		Roherz			Der zufolge der Veröffentlichung im Verordnungs-Blatt vom 19. December 1893, Nr. 144, unter fortlauf. Nummer 2604, für Roherzsendungen von Arzberg nach Station Kladno zugestandene Refactiefrachtsatz von Mk. 0·56 Pfge. pro 100 kg findet auch auf jene Sendungen Anwendung, welche zum Frachtsatze des ab 1. Februar 1894 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 3 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband und unter Einhaltung der für diesen Ausnahmetarif vorgeschenen Bestimmungen abgefertigt werden, wornach sich der Nachlass auf Mk. 0·05 Pfge. pro 100 kg erhöht. Die seit 1. Jänner 1894 zur Beförderung gelangten Roherzsendungen werden in das bedungene Jahresquantum von 5000 t einbezogen.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
359	**Böhmische Nordbahn**		Heu und Stroh	den Hauptbahnstrecken der Böhmischen Nordbahn inclusive der Localbahn Schluckenau—Nixdorf (exclusive der übrigen Localbahnen)	Böhmen, mit Ausschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Bndweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hühenmanth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldautein, Nassaberg, Neubistritz, Nenhaus, Oberplan, Pardnbitz, Poličkа, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenan, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf nnd Zwickau	Aufgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Anslieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- nnd Abladen der Sendungen im Bersiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, nnd zwar über das Anfladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist. — Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	L o c a l t a r i f e		Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1728 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief nnd ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ- Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Qnantum als eine Wagenladnng lauten und ist derselbe erst bei Einbringnng des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütnugsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird.		Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Qnantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Znname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Qnantum in Kilogramm	Anmerknng
Znsammen			

Ohiges Gesammtqnantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Qnantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen znr Verwendnng im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

(L. S.) . . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorhezifferte Qnantnm der bezeichneten Artikel zur Verwendnng im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattnng der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahnverwaltnngen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschlnss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Arnau, Bndweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmanth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldautein, Nassaberg, Nenbistritz, Nenhaus, Oberplan, Pardnbitz, Poličkа, Přelonč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenan. Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf nnd Zwickau hezeichneten, anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

K. k. Bezirksbauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
360	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Heu und Stroh	Den Strecken der Buschtéhrader Eisenbahn	Böhmen, mit Ausnahme von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldauthein, Nassaberg, Neubistritz, Neubaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Pfelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagon; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Anfieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Anf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist. Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	L o c a l t a r i f e		Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 km und 1 km (wie nach Position 1730 des Verordnungs-Blattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lautenden Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindsamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindsangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.) Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorhezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldauthein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Poličku, Pfelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
361	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Heu und Stroh	Den Hauptbahnstrecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnen)	Böhmen, mit Ausschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldautein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4·— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen: Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge sämmtliche Bestätigung einzubolen ist. — Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	Localtarife		Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1732 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindesmt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

(L. S.) . . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorhezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldautein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten, anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am 1894

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
362	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Heu und Stroh	Den Linien der k. k. priv. Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Böhmen, mit Ausschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzau, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldauthein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Auflieferung der Sendungen mit von der Versand- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist. — Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	Localtarife	Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1735 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen. Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. wird nicht eingehoben

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorbenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Januar 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannsbach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldauthein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten, anlässlich der Futternotb zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

K. k. Bezirksbauptmannscbaft in . . . . . .

. . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
363	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Heu und Stroh	Den Hauptbahnstrecken der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exclusive der Localbahnen)	Böhmen, mit Ausschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Bndweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldautein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist. — Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	Localtarif		Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1736 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als ans rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Januar 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ausschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Arnau, Bndweis, Chotéboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmauth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldautein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Polička, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmene gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . am 1894

. . . . . Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	364	365	366
Die Publication erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen		Betbeiligten Verwaltungen
für Artikel	Mehl und Mablproducte	Holz dse Specialtarifes 2 nnd der Classe C, Inventarien, Baumateriale u. Ausrüstungsgegenstände	Bleierze
für die Transportstrecke: von	Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B. Wien Quaibahnhof k.k.St.B. Kornenburg Wien K.F.J.B. „ K.F.N.B. „ Oe.N.W.B. „ St.E.G. Ebenfurth-Mühle	Rossitz	Zimony (Semlin)
für die Transportstrecke: nach	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landnngsplatz	Reicbenberg und Tannwald	Friedrichshütte Rosdzin
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Local- und interne Verbandtarife		
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen directe Frachtsätze nicbt		Centimes 196 206
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswego
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten ale Anfgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Babntransport znm Umscblagsplatz und der Original-Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlicben Rückvergütnngsetempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zn bringen	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, snb Position 2869, verlautbarte Nachlass wird unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch auf uebengenannte Transporte von Rossitz ausgedehnt.	Diese Frachtsätze finden auf alle von Stationen der serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen stammenden Bleierztransporte Anwendung, welche entweder in Zimony (Semlin) mit neuen Frachtbriefen aufgegeben werden, oder aber auf Grnnd directer Frachtbriefe in dieser Station zur Umkartirnng gelangen
Art der Durchführung			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicbt enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg **) Für Kleie ermässigen sich die für Dresden-Elbkai beziffertsn Frachtsätze nm 7 Pfennige pro 100 kg		

Elbenmscblags-Tarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891

Pfennige	Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.	Wien Quaibahnhof k.k.St.B.	Kornenburg	Wien K.F.J.B.	„ K.F.N.B.	„ Oe.N.W.B.	„ St.E.G.	Ebenfurth-Mühle
Dresden-Elbkai	148	140	147	186	143	135	142	181
Schönpriesen-Umschlag	93*)	85*)	96*)	135*)	88*)	80*)	91*)	130
Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landnngsplatz	55	55	51	51	55	55	51	51
Dresden-Elbkai	222	183	176	184	183	176	184	222
Schönpriesen-Umschlag	171**)	132**)	121**)	129**)	132**)	121**)	129**)	171**)
Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landnngsplatz	51	51	55	55	51	55	55	51

Aufliefernng eines Minimalquantums von 5000 Tons.
Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracbt für den Frachtbrief nnd Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg

14 Tage nach erfolgter Publicatiou his Ende December 1894

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
367	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a	Častalowitz	Alt- und Neugersdorf Coswig i. S. Döbeln Grossenhain (B.D.B.) Grossenhain (C.G.B.) Hainsberg Meissen Neusalza-Spremberg Nossen Wendischfähre	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbands-Tarifes, Theil II, Heft I	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft I	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. 66 85 103 93 93 81 87 69 97 66		Im Kartirungswege		
				oder vice versa									
368	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine und Marmormehl	Hohenelbe	Wilzschans	Angabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Ausnahmetarif 13 des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft I	Bestehen keine directen Frachtsätze	109 Pfennige		Im Kartirungswege		
				oder vice versa									
369	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Wien (St.E.G.)	Stadlau	Angabe in ganzen Wagenladungen bei Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 7	7·9 kr.	5 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen
370	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 11. Jänner l. J., sub Post 126 für Getreide etc. publicirte Frachtbegünstigung ist dahin zu ergänzen, dass in der letzten Kopfrubrik der Tabelle nach „Wien (K.F.N.B.)“ die Station „Stadlau“ einzuschalten ist. Ferner sind bei der in demselben Verordnungs-Blatte sub Post 133 für Getreide etc. publicirten Frachtbegünstigung in der dritten Zeile des Textes (von oben) zwischen „für“ und „Wien“ die Stationen „Budapest“ und „Györ“ einzusetzen.												
371	Südbahn-Gesellschaft		Getreide der Posit. G-13 des Tarifes, Theil I	Die im Anhange zum Localtarife sub Post 44-a enthaltene Begünstigung für Getreide ab Barcs transit nach Stationen der Strecken Innsbruck—Kufstein und Brixen—Ala loco, dann nach Avio loco gilt unter den gleichen Bedingungen und Voraussetzungen auch bei Reexpedition dieser Transporte in Csakathurn und werden bei dieser Reexpedition ab Csakathurn nach sämmtlichen obigen Stationen 251 Heller per 100 kg berechnet									

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Im Verordnungs-Blatte vom 20. Jannar 1894, Nr. 8 ist sub Post-Nr. 228 zwischen die dortselbst angeführten Gerichtsbezirke: „Polička“ und „Přelouč“ einzuschalten: „Prag“.

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 13. Jänner 1894, unter der fortlaufenden Nr. 161 (auf Seite 118) enthaltenen Publication ist im 2. Theile für Möbel aus gebogenem Holze in der Colonne „nach“ Dedeagatsch richtig zu stellen auf **„Salonik“.**

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatt Nr. 13 vom 1. Februar l. J., sub Post 309 erschienenen Publication hat es in der 4. und 13. Rubrik anstatt „Classe a“ richtig „Classe A“ zu lauten.

Die stimmfähigen Herren Actionäre der

Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft

werden hiemit zu der

am 27. Februar d. J. um 6 Uhr Abends

im Gebäude der Gesellschaft, Freiung Nr. 8,

stattfindenden **einundvierzigsten ordentlichen**

General-Versammlung

eingeladen, in welcher folgende Gegenstände zur Verhandlung gelangen werden.

1. Vortrag des Rechenschafts-Berichtes und Vorlage des Bilanz-Abschlusses pro 1893.
2. Berichterstattung des Revisions-Ausschusses.
3. Verwendung des Erträgnisses und Bestimmung der für das abgelaufene Geschäftsjahr zu zahlenden Dividende.
4. Wahl von vier Mitgliedern in den Revisions-Ausschuss zur Prüfung der Rechnungs-Abschlüsse des Jahres 1894 (§. 46 der Statuten).
5. Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrathes.

Die Herren Actionäre, welche an dieser General-Versammlung Theil zu nehmen beabsichtigen und welche als solche drei Monate vor dem Zusammentritte der Versammlung in den Actienbüchern der Gesellschaft eingetragen waren, werden demnach eingeladen, je fünf auf ihre Namen lautende Actien vom **5. Februar l. J.** angefangen bis längstens

12. Februar d. J.

bei der Liquidatur der Gesellschaft gegen Empfangnahme der Eintrittskarte zur General-Versammlung zu hinterlegen.

Der Rechnungs-Abschluss wird den Herren Actionären bei Deponirung der Actien überreicht werden.

WIEN, am 4. Februar 1894.

(395)

Der Verwaltungsrath.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

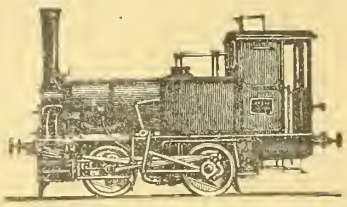
Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

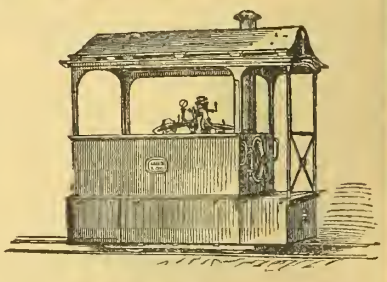
Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

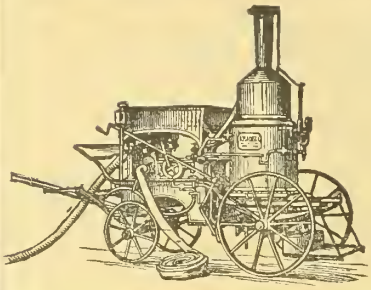
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

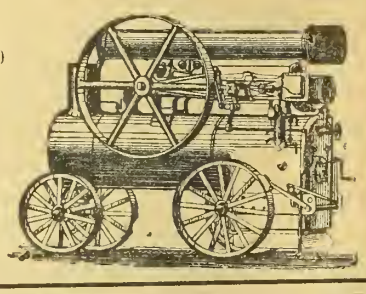
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



(352)

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Kais. kön. Privilegium. [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung von Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze.
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (350)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 10. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate December 1893 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1893 mit jenen des Jahres 1892. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1893 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1893 mit jenen des Jahres 1892.

Im Monate December 1893 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

am 1. December die 6·628 km lange Strecke Stupno-Bŕaz—Radnitz der Böhmischen Westbahn:

am 9. December die 22·7 km lange Strecke Kapfenberg—Seebach der Steiermärkischen Landesbahnen (im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft);

am 16. December die 0·2 km lange Anschlussstrecke Nowosielitza—Reichsgrenze der Bukowinaer Localbahn Czernowitz—Nowosielitza.

In Ungarn:

am 2. December die 49 km lange Theilstrecke Essegg—Našic der Slavonischen Localbahn (im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen);

am 10. December die 11 km lange Szépes-Béla—Podoliner Localbahn (im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn);

am 25. December die 45 km lange Eperies-Bartfelder Eisenbahn.*)

Im Monate December 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 10,616.158 Personen und 8,862.190 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 25,063.885 fl. erzielt, das ist per Kilometer 877 fl. Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,660.725 Personen und 9,611.314 t Güter, 23,743.017 fl., oder per Kilometer 848 fl., daher resultirt für den Monat December 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3·4 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 323,198.421 fl., im Jahre 1892 auf 304,153.992 fl.

*) Ueber die Betriebsergebnisse pro December 1893 wurde noch kein Ausweis aufgestellt.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1893 28.132 km, im Jahre 1892 dagegen 27.816 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 auf 11.489 fl., gegen 10.934 fl. im Jahre 1892, das ist um 555 fl. oder 5·1 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1893 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	88.173
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	57.231
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	33.043
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.321
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	23.799
6.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	23.248
7.	Buschtĕhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	22.777
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.879
9.	Buschtĕhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	19.478
10.	Leoben-Vordernberger Bahn	19.421
11.	Böhmische Westbahn	18.794
12.	Localbahn Swolenowes-Smečna	18.340
13.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	18.001
14.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.428
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	16.354
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.453
17.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.642
18.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.305
19.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.970
20.	Böhmische Nordbahn	13.932
21.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.327
22.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	11.951
23.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.711
24.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.957

25. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen 10.700
26. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) . . 10.582
27. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz) 10.563
28. Brünner Localbahn (Dampftramway) 10.250
29. Kgl. Ungar. Staatsbahnen 10.109
30. Kuttenberger Localbahn 9.834
31. Ostrau-Friedlander Eisenbahn 9.382
32. Bozen-Meraner Bahn 9.071
33. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa) 8.743
34. Localbahn Dolina-Wygoda 8.269
35. Eisenbahn Wien-Aspang 8.212
36. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz 7.876
37. Neutitscheiner Localbahn 7.856
38. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn . . 7.800
39. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf) 7.718
40. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp. 7.704
41. Mohács-Fünfkirchner Bahn 7.530
42. Fünfkirchen-Barcser Bahn 7.118
43. Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn 7.041
44. Mährisch-schlesische Centralbahn 7.017
45. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau) . 6.766
46. Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe) 6.486
47. Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway) . 6.345
48. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch. 6.104
49. Gölnitzthalbahn 5.385
50. Budapester Localbahnen 5.176
51. Unterkrainer Bahnen 5.041
52. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich) . 4.752
53. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges. . . . 4.502
54. Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.) 4.495
55. Localbahn Petroszény-Lupény 4.050
56. Localbahn Mösel-Hüttenberg 3.988
57. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.856
58. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 3.780
59. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.708
60. Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . 3·613
61. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien) 3.522
62. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . . 3.500
63. Poprádthalbahn 3.487
64. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.447
65. Kremsthalbahn 3.345
66. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn 3.304
67. Eisenbahn Vinkovce-Brcska 3.292
68. Localbahn Szathmár-Nagybánya 3.281
69. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 3.261
70. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.196
71. Böhmische Commercialbahnen 3.177
72. Torontaler Localbahnen 3.126
73. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft . 3.089
74. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.955
75. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 2.953
76. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb. 2.948
77. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.900
78. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.668
79. Localbahn Laibach-Stein 2.629
80. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.616
81. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.591
82. Welser Localbahnen 2.574
83. Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosiclitza) 2.541
84. Kolomeaer Localbahnen 2.522
85. Zagcrianer Bahn 2.506
86. Terret-Kowácznaer Localbahn 2.505
87. Számosthalbahn 2.501
88. Háromszéker Localbahnen 2.441
89. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.431
90. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . . 2.418
91. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha 2.363
92. Mühlkreisbahn 2.362
93. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.346
94. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T. . . 2.294
95. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton . 2.294
96. Mährische Westbahn 2.203
97. Steyrthalbahn 2.192
98. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb . 2.123
99. Localbahn Asch-Rossbach 2.095
100. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés . . . 2.070
101. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen . 2.056
102. Localbahn Potscherad-Wurzmes 2.048
103. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás . . . 2.035
104. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . 1.931
105. Bihárer Vicinalbahnen 1.833
106. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.816
107. Slavonische Localbahn Essegg-Našic . . . 1.812
108. Muranythalbahn 1.812
109. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 1.802
110. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.757
111. Hermannstadt-Feleker Eisenbahn 1.706
112. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.678
113. Localbahn Kaschau-Torna 1.647
114. Békes Csánader Localbahn 1.625
115. Localbahn Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz 1.621
116. Löcsethalbahn 1.607
117. Székler Eisenbahn 1.554
118. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.526
119. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . . 1.496
120. Szilágysager Eisenbahn 1.441
121. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.334
122. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasi . . . 1.320
123. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.301
124. Felek-Fogaroser Localbahn 1.263
125. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.247
126. Matraer Vicinalbahnen 1.247
127. Békéser Comitatsbahnen 1.224
128. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar 1.181
129. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.032
130. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.019
131. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 1.002
132. Steiermärkische Landesbahnen 1.002
133. Haraszti-Ráczkever Localbahn 975
134. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély . . 955
135. Borossebes Menyházer Localbahn 855
136. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz 829
137. Taraczthalbahn 767
138. Szepes-Béla—Podoliner Localbahn 656
139. Localbahn Warasdin-Golubovec 525

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1893 ergibt sich gegen das Jahr 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	47·3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	46·4
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	44·6
Localbahn Warasdin-Golubovec	42·7

	%
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	41·6
Kolomeaer Localbahnen	41·1
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	39·8
Haraszdi-Ráczkever Localbahn	37·7
Localbahn Dolina-Wygoda	35·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	34·8
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	33·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	26·8
Localbahn Petroszény Lupény	25·9
Localbahn Ruma-Vrdnik	25·5
Székler Eisenbahn	24·2
Mährische Westbahn	24·1
Budapester Localbahnen	22·7
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	22·3
Holicz-Gödinger Localbahn	21·9
Bihárer Vicinalbahnen	20·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	20·6
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	19·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	19·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	18·9
Torontaler Localbahnen	18·9
Bozen-Meraner Bahn	18·3
Felek-Fogaraser Localbahn	17·9
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	17·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	16·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	16·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	16·2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	16·1
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	16·0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	14·3
Haromszéker Localbahnen	14·2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	13·9
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	13·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	13·0
Localbahn Kaschau-Torna	12·9
Matraer Vicinalbahnen	12·5
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	11·8
Welser Localbahnen	11·7
Eisenbahn Wien-Aspang	10·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	10·7
Szilágysager Eisenbahn	10·3
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	10·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	9·1
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	8·8
Localbahn Reichenberg-Gablonz	8·7
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	8·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	8·6
Mühlkreisbahn	8·5
Fünfkirchen-Barcser Bahn	8·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	8·1
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	8·1
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8·0
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	7·8
Poprádthalbahn	7·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	7·3
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	6·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·5
Wiener Verbindungsbahn	6·5
Localbahn Swolenowes-Smečna	6·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	6·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	6·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5·9
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	5·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	5·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	5·5
Kuttenberger Localbahn	5·4
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	5·3
Localbahn Asch-Rossbach	5·1
Böhmische Nordbahn	5·1
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	5·1
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·1
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	5·0
Számosthalbahn	5·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	4·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·6
Kremsthalbahn	4·0
Böhmische Westbahn	3·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	3·7
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	3·4
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	3·4
Mährisch-schlesische Centralbahn	3·0
Gölnitzthalbahn	2·6
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·3
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	2·2
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	1·7
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	1·5
Böhmische Commercialbahnen	1·5
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	1·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	1·4
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	1·1
Zagorianer Bahn	0·6
Steyrthalbahn	0·5
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	0·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·04

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1893 ergibt sich gegen das Jahr 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Neutitscheiner Localbahn	1·5
Stauding-Stramberger Localbahn	1·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2·5
Vicinalbahn Maros Vásárhely—Szász-Régen	2·6
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	3·9
Brünner Localbahn (Dampftramway)	4·4
Localbahn Mösel-Hüttenberg	5·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	5·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	6·1
Taraczthalbahn	6·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7·0
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	8·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·7
Békéser Comitatsbahnen	9·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	9·6
Localbahn Laibach-Stein	12·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	14·7

	%
Löcsethalbahn	15·9
Localbahn Cilli-Wöllan	17·8
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	20·8
Steiermärkische Landesbahnen	28 6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	34·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat December 1893 ausgewiesene Mindereinnahme gegen den gleichen Monat 1892 erscheint durch die in Folge des früheren Schlusses der Zuckerfabriken bedingten geringeren Kohlentransporte für weitere Distanzen begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 für die Betriebsperiode Jänner—September definitiv, ab October jedoch provisorisch.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat December 1893 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1892 resultirt aus der zunehmenden Frequenz des gesammten Verkehres.

Böhmische Westbahn. Für den Monat December 1893 ergibt sich, im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates 1892, eine Mindereinnahme von fl. 10.699.

Der Personenverkehr hat um 8196 Personen zugenommen, an Gütern wurden dagegen um 20.982 t weniger verfrachtet, woran der Artikel „Kohle" mit 17.039 t participirt.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner—August regulirt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1893 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1892 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 517, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 43.383, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 43.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2626, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 6126, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 3500.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Kohlen- und dem Verkehre in diversen Gütern, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem Kohlenverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind der definitiven Rechnung entnommen, jene des Jahres 1893 sind provisorisch ermittelt, enthalten jedoch die definitiven Resultate der Monate Jänner—August.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Für den Monat December 1893 werden auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Jahres 1892 ausgewiesen: im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 127.453 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 91.672, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 77.414 t mit einer Mehreinnahme von fl. 692.895.

Die Gesammteinnahme beträgt somit fl. 784.567.

Von der ausgewiesenen Mehrfrequenz von 127.453 Personen entfallen auf die östlichen Staatsbahnen 8041 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 28.697, auf die westlichen Staatsbahnlinien 119.412 Personen mit eine Mehreinnahme fl. 62.975.

Die bedeutende Mehreinnahme im Personen- und Gepäcksverkehre ist auf die aussergewöhnlich günstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen, wobei weiters der Umstand nicht übersehen werden darf, dass der Monat December 1893 im Ganzen 8 Sonn-, bezw. Feiertage zählte, während in denselben Monat im Jahre 1892 nur 6 Sonn-, bezw. Feiertage fielen.

Im Güterverkehre wurden sowohl auf den westlichen, als auch auf den östlichen Linien bedeutende Mehreinnahmen erzielt, und betragen dieselben auf den westlichen Linien fl. 325.292, auf den östlichen Linien fl. 367.603.

Die Mehreinnahme auf den westlichen Linien resultirt sowohl aus dem Local-, als auch dem Auslandsverkehre, in welch letzterem ein regerer Getreideexport zu constatiren ist.

Diese Verkehrssteigerung kommt jedoch hinsichtlich der Transportmengen im Frequenzausweise deshalb nicht zum Ausdruck, weil, wie dies bereits in den vorhergehenden Monatsberichten hervorgehoben wurde, im Jahre 1892 namhafte Gewichtsquantitäten im Uebergange von einer Linie auf die andere doppelt, dagegen im Jahre 1893 durch Zusammenlegung dieser Linien nur einmal zur Nachweisung gelangten.

Die ausgewiesene Minderbeförderung von 77.414 t resultirt aus dem nur scheinbaren Frequenzausfalle der westlichen Linien von 88.896 t und einer Mehrbeförderung von 11.482 t auf den Linien in Galizien.

Insbesondere wird bemerkt, dass letztere Mehrbeförderung noch bedeutend grösser wäre, wenn die Nachweisung der im Jahre 1893 transportirten Quantitäten in gleicher Weise wie im Jahre 1892, d. i. hinsichtlich der Galiz. Carl Ludwig-Bahn und der Galiz. Transversalbahn, getrennt erfolgen würde.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre auf den Staatsbahnlinien in Galizien beträgt fl. 367.603 und entspringt dem im Allgemeinen lebhafteren Güterverkehre, insbesonders aber dem bedeutend gesteigerten Getreideverkehre, welcher im Transit ans dem Auslande um 2701 Wagenladungen mehr betrug als im gleichen Monate des Jahres 1892.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Dieselbe weist eine Mehreinnahme von fl. 67.117 im Güterverkehre aus, welche einestheils aus dem lebhaften Wechselverkehre mit den anschliessenden Localbahnen, anderntheils aus dem regen Getreideverkehre aus Rumänien provenirt.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt:

Frequenz an Personen	+ 200.371
„ „ Gütern	+ 27.930 t
Einnahmen im	
Personen- und Gepäckverkehre	+ fl. 110.113
Güterverkehre	+ fl. 775.248
Summa	+ fl. 885.361

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt die Frequenz im Monate December 1893 an Personen

5569, an Tonnen 9306, mit einer Einnahme von fl. 1965 für Personen und fl. 8313 für Güter, daher in Summa fl. 10.278 gegen fl. 10.146 für den gleichen Monat des Jahres 1892.

Für das ganze Betriebsjahr 1893 betragen die gesammten Transporteinnahmen auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen fl. 79,274.948, und resultirt gegenüber den Einnahmen des Jahres 1892 ein Einnahmenplus von fl. 6,280.718.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 63.856 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 25.043 gegenübersteht.

Hingegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1892 ein ungünstiges Resultat, indem wohl die Transporte um 30.152 t sich erhöhten, die bezüglichen Einnahmen aber um fl. 28 586 sich verringerten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . .	um	25.989·3 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3 502·1 „
„ Zucker, raffinirt	„	2.305·5 „
„ Holz aller Art	„	5.882·5 „
„ Ziegeln	„	665·2 „
„ Kohlen	„	16 992 7 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei Steinen aller Art um 7403·7 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 5012 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1614.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 13.271 t und des Erträgnisses um fl. 5283, welche Erscheinung hauptsächlich auf die Minderverfrachtung von Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducten, Holz aller Art, Steinen, Ziegeln und dergleichen Baumaterialien zurückzuführen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich der Personenverkehr um 2194 Personen, die correspondirenden Einnahmen zeigten eine Zunahme um fl. 807; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 24 t und des Erträgnisses um fl. 694 zu constatiren.

Die für das Jahr 1892 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene pro 1893 für die Periode Jänner—September definitiv, ab October provisorisch.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat December 1893 resultirt im Vergleiche mit derselben Periode 1892 ein Ausfall von fl. 4738.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben sich bei der lebhaften Frequenz um fl. 4740 gesteigert, während der Ausfall von fl. 9478 im Güterverkehre lediglich den geringeren Getreidetransporten zuzuschreiben ist.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat December 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Jahres 1892 um fl. 12.455 = 13·4 pCt. geringer.

An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 14.367 = 18·88 pCt. in Folge Weniger-verfrachtung von 14.906 t = 25·27 pCt. Kohle, Rübe, Malz und Zucker, dagegen weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 2430 = 15·1 pCt., Mehrbeförderung von 3938 Reisenden = 9·4 pCt., aus.

In der definitiven Jahressumma mit Ende December 1892 ist eine Nachtrags-Gutschrift per fl. 20.488 inbegriffen und dürfte bei der definitiven Abrechnung pro December 1893 ein gleicher Betrag gutgeschrieben werden.

Die definitiven Buchungen des Jahres 1893 umfassen die Periode Jänner—October.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate December 1893 ergibt sich gegenüber derselben Periode 1892 aus dem Personenverkehre bei einer Mehrfrequenz von 935 Personen eine Mehreinnahme von fl. 54. Der Güterverkehr weist in Folge geringerer Kohlentransporte einen Ausfall von 224 t und hieraus eine Mindereinnahme von fl. 44 aus.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1892, ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im December 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz .	+ 25.828 Personen	und	+ 19.336·99 fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 6.796 „	„	+ 3.960·64 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 10.491 „	„	+ 5.892·17 „

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im December 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+ 21.438 t	+ 167.574·99 fl.
„ „	Ergänzungsnetz	+ 12.764 t	— 28.207·80 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .		+ 7.606 t	+ 2.545.52 „

Die Mehreinnahmen entsprechen dem stärkeren Verkehr; bei dem Ergänzungsnetz steht der Zunahme des Braunkohlenexportes auf den kurzen Strecken Aussig—Tetschen eine Abnahme des Kohlenimportes aus Preussisch-Oberschlesien via Mittelwalde gegenüber.

Die für das garantirte Netz, das Ergänzungsnetz und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn pro 1893 ausgewiesenen Einnahmeziffern sind gekürzt um die in den ersten Monaten des Jahres 1894 für Rechnung des Jahres 1893 erfolgenden Abrechnungen aus den directen Verkehren und durch Zahlung von Rückersätzen und Refactien. Die pro December 1893 eingestellten provisorischen Ziffern entsprechen den in den ersten Monaten des Jahres 1893 für Rechnung des Monates December 1892 erfolgten Buchungen, aus welchen per Saldo ein Abzug an den Einnahmen des garantirten Netzes pro fl. 200.143, für die Ergänzungslinie fl. 58.464, für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 19.317 resultirt.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1893 ist bereits bis zum Monate September vorgeschritten.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die für den Monat December 1893 ausgewiesene Mindereinnahme gegenüber demselben Monate 1892 ist der Minderbeförderung von 1690 t Güter aller Art zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn ergab sich im Monate December 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1892 eine Mehreinnahme von fl. 20.529, indem der Personenverkehr ein Plus von fl. 41.436, dagegen der Frachtenverkehr ein Minus von fl. 20.907 ausweist.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1893	1892	Im Monate Dec. 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Dec. 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.608	6.582	2,085.845	1,592.717	1,061.493	4,325.084	5,386.577	815	4,602.010	699	+ 16·6	6.597	6.582
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.) Lemberg-Czernowitz	266	266	73.757	55.186	70.504	161.963	232.467	874	196.350	738	+ 18·4	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	26.000	42.292	20.671	48.997	69.668	774	34.421	382	+102·6	90	90
Mährische Sternberg-Grulich	95	95	36.355	22.304	11.128	22.271	33.399	352	33.790	356	— 1·1	95	95
Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	17.526	6.481	2.696	5.999	8.695	511	10.129	596	— 14·3	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.317	8.694	952	2.568	3.520	235	2.144	143	+ 6·43	15	15
Bukowinaer Localbahnen: Czernowitz-Nowosielitza	33	33	2.002	3.295	1.101	8.109	9.210	279	8.565	260	+ 7·3	33	33
Vereinigte Linien	176	176	14.236	24.649	6.182	42.643	48.825	277	47.077	267	+ 3·7	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. .	6.376	. . .	4.483	4.483	560	4.073	509	+ 10·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.037	2 853	1.614	8.818	10.432	522	7.357	367	+ 42·2	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.640	1.462	2.557	6.017	8.574	220	8.232	211	+ 4·3	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.295	1.958	1.143	2.785	3.928	262	3.839	256	+ 2·3	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.734	17.663	762	9.856	10.618	322	3.824	116	+177·6	33	33
Laibach-Stein	24	24	8.887	2.598	2.748	4.200	6.948	290	6.954	290	. . .	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	14.072	9.617	8.673	17.886	26.559	298	31.202	351	— 15·1	89	89
Mährische Westbahn	90	90	9.072	8.610	2.862	13.740	16.602	184	16.595	184	. . .	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.666	4.727	347	1.182	1.529	306	2.316	463	— 33·9	5	5
Oesterr. Local-Eisenb -Gesellsch.	343	343	117.631	133.715	36.107	164.214	200.321	584	223.764	652	— 10·4	343	323
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.759	3.349	626	2.535	3.161	186	4.914	289	— 35·6	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.144	1.211	562	2.168	2.730	273	2.708	271	+ 0·7	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	6.675	1.793	1.792	3.426	5.218	163	. . .	. .	. . .	7	. . .
Unterkrainer Bahnen	71	. . .	15.836	12.020	5 807	26.327	32.134	453	. . .	. .	. . .	19	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.465	959	510	2.161	2.671	243	4.175	380	— 36·1	11	11
Welser Localbahn	53	28	13.597	3.726	3.640	6.423	10.063	190	6.283	224	— 15·2	33	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.219	26.369	2.250	9 369	11.619	683	8.706	512	+ 33·4	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	.	6.633	1.587	1.525	1.719	3.244	116	. . .	. .	. . .	6	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.501	21.098	207	10.839	11.046	1.381	9.452	1.182	+ 16·8	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	146.502	673.260	28.393	417.335	445.728	4.413	472.653	4.680	— 5·7	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	171.452	192.702	76.430	333.596	410.026	1.281	399.548	1.249	+ 2·6	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	63.658	154.600	53.596	268.467	322.063	1.556	332.762	1.664	— 6·5	201	200
Buschtěhrader Eisenbahn Linie Lit. A	186	186	51.323	202.299	28.719	295.009	323.728	1.741	367.628	1.976	— 11·9	186	186
Linie Lit. B	236	236	82.028	278.935	34.938	451.637	486.575	2.062	490.075	2.077	— 0·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	27.984	65.728	10.914	131.001	141.915	1.560	144.030	1.583	— 1·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	641.161	970.541	401.665	2,349.425	2,751.090	2.655	2,754.633	2.659	— 0·2	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	64.564	46.517	14.449	38.864	53.313	206	56.982	220	— 6·4	259	239
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	36.638	79.617	16.409	169.234	185.643	2.901	231.181	3.612	— 19·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	6.869	47.479	1.550	25.312	26.862	1.791	12.162	811	+120·8	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	45.790	44.080	18.459	61.643	80 102	520	92.557	601	— 13·5	154	154
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	248.538	276.451	175.559	528.747	704.306	1.122	517.394	824	+ 36·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	118.653	326.195	67.812	426.973	494.785	1.606	519.032	1.685	— 4·7	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	473.119	688.178	406.883	1,672.275	2,079.158	1.522	1,981.359	1.450	+ 5·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	25.215	18.205	7.116	17.244	24.360	738	22.859	693	+ 6·5	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	1,681.930	375.278	498.698	2,499.689	2,998.387	1.982	2,983.422	1.972	+ 0·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.683	. . . .	615	. . .	615	154	584	146	+ 5·5	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	128.193	149.522	48.689	241.046	289.735	1.017	281.297	987	+ 3·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	60.450	29.154	18.986	34.399	53.385	600	49.937	561	+ 7·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	17.686	52.762	6.573	66.447	73.020	1.123	80.409	1.237	— 9·2	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	42.456	107.559	4.055	52.779	56.834	7.104	55.175	6.897	+ 3·0	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1893 für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1892 für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 12 Monate 1893 (Gulden)	1892 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
19,212.112	51,374.221	70,586.333	10 700	18,259.639	46,965.284	65,224.923	9.910	+ 8·0	10.700	9.910	
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
865.671	1,944.125	2,809.796	10.563	805.178	1,661.837	2,467.015	9.274	+ 13·9	10.563	9.274	Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
240.519	546.319	786.838	8.743	225.151	452.746	677.897	7.532	+ 16·1	8.743	7.532	Lemberg-Czernowitz
130.204	321.232	451.436	4.752	128.996	299.712	428.708	4.513	+ 5·3	4.752	4.513	Czernowitz-Suczawa
26.149	88.871	115.020	6.766	24.763	90.163	114.926	6.760	+ 0·1	6.766	6.760	Sternberg-Grulich } Mährische Hohenstadt-Zöptau } Grenzbahn
											Localbahnen:
7.519	23.908	31.427	2.095	7.967	21.922	29.889	1.993	+ 5·1	2.095	1.993	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
10.413	73.428	83.841	2.541	11.729	94.159	105.888	3.209	— 20·8	2.541	3.209	Czernowitz-Nowosielitza
81.945	537.952	619.897	3.522	79.634	510.918	590.552	3.355	+ 5·0	3.522	3.355	Vereinigte Linien
. .	66.154	66.154	8.269	. . . .	48.921	48.921	6.115	+ 35·2	8.269	6.115	Dolina-Wygoda
19.357	56.234	75.591	3.780	19.195	63.570	82.765	4.138	— 8·7	3.780	4.138	Fehring-Fürstenfeld
22.806	25.817	48.623	1.247	24.766	27.008	51.774	1.328	— 6·1	1.247	1.328	Fürstenfeld-Hartberg
19.441	28.496	47.937	3.196	20.096	29.053	49.149	3.277	— 2·5	3.196	3.277	Gleisdorf-Weiz
8.632	74.579	83.211	2.522	10.190	48.812	59.002	1.788	+ 41·1	2.522	1.788	Kolomeaer Localbahnen
32.877	30.228	63.105	2.629	32.505	39.247	71.752	2.990	— 12·1	2.629	2.990	Laibach-Stein
128.090	134.701	262.791	2.953	121.065	138.943	260.008	2.921	+ 1·1	2.953	2.921	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
37.483	160.800	198.283	2.203	36.621	123.093	159.714	1.775	+ 24·1	2.203	1.775	Mährische Westbahn
2.913	17.028	19.941	3.988	3.121	18.014	21.135	4.227	— 5·7	3.988	4.227	Mösel-Hüttenberg
357.306	1,867.229	2,224.535	6.486	320.348	1,729.038	2,049.386	6.345	+ 2·2	6.486	6.345	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
3.337	31.472	34.809	2.048	5.221	37.574	40.795	2.400	— 14·7	2.048	2.400	Potscherad-Wurzmes
8.731	14.206	22.937	2.294	8.909	12.958	21.867	2.187	+ 4·9	2.294	2.187	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
5.025	11.993	17.018	2.431	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.431	. . .	Strakonitz-Winterberg
23.121	72.661	95.782	5.041	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	5.041	. .	Unterkrainer Bahnen
14.348	18.160	32.508	2.955	14.166	20.771	34.937	3.176	— 7·0	2.955	3.176	Vöcklabruck-Kammer
34.876	50.055	84.931	2.574	31.101	33.438	64.539	2.305	+ 11·7	2.574	2.305	Welser Localbahn
23.705	95.989	119.694	7.041	22.418	76.830	99.248	5.838	+ 20·6	7.041	5.838	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
4.269	4.885	9.154	1.526	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.526	. . .	Wodňan-Prachatitz
1.904	115.235	117.139	14.642	. . . .	92.390	92.390	11.549	+ 26·8	14.642	11.549	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
455.700	5,324.671	5,780.371	57.231	426.369	5,226.703	5,653.072	55.971	+ 2·3	57.231	55.971	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
973.830	3,484.448	4,458.278	13.932	914.304	3,326.811	4,241.115	13.253	+ 5·1	13.932	13.253	Böhmische Nordbahn
772.925	3,004.574	3,777.499	18.794	764.926	2,855.844	3,620.770	18.104	+ 3·8	18.794	18.104	Böhmische Westbahn
496.735	3,126.178	3,622.913	19.478	482.217	2,930.924	3,413.141	18.350	+ 6·1	19.478	18.350	Buschtěhrader Eisenbahn
792.641	4,582.668	5,375.300	22.777	782.527	4,289.159	5,071.686	21.490	+ 6·0	22.777	21.490	Linie Lit. A
170.755	1,415.202	1,585.957	17.428	164.703	1,398.895	1,563.598	17.182	+ 1·4	17.428	17.182	Linie Lit. B
											Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
5,649.161	25,763.403	31,412.564	30.321	5,361.859	24,667.460	30,029.319	28.986	+ 4·6	30.321	28.986	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
198.708	408.837	607.545	2.346	165.286	395.068	560.354	2.345	+ 0·04	2.346	2.345	Hauptbahnnetz
											Localbahnen
244.939	1,869.781	2,114.720	33.043	236.804	2,101.702	2,338.506	36.539	— 9·6	33.043	36.539	Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
27.257	264.057	291.314	19.421	26.517	254.384	280.901	18.727	+ 3·7	19.421	18.727	Oesterreichische Strecke
266.634	814.010	1,080.644	7.017	250.658	798.023	1,048.681	6.810	+ 3·0	7.017	6.810	Leoben-Vordernberger Bahn
											Mährisch-schlesische Centralbahn
2,267.927	7,436.415	9,704.342	15.453	2,202.893	6,997.225	9,200.118	14.650	+ 5·5	15.453	14.650	Oesterr. Nordwestbahn
904.866	5,525.971	6,430.837	20.879	853.877	5,097.131	5,951.008	19.321	+ 8·1	20.879	19.321	Garantirte Strecken
											Ergänzungsnetz
5,179.434	19,410.323	24,589.757	18.001	5,002.993	18,402.124	23,405.117	17.134	+ 5·1	18.001	17.134	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
89.404	218.224	307.628	9.322	81.979	208.419	290.398	8.800	+ 5·9	9.322	8.800	Oesterreichische Linien
											Ostrau-Friedlander Eisenbahn
9,871.670	26,136.477	36,008.147	23.799	9,280.970	24,287.821	33,568.791	22.187	+ 7·3	23.799	22.187	Südbahn-Gesellschaft:
											Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
47.805	. . . .	47.805	11.951	47.089	. . . .	47.089	11.772	+ 1·5	11.951	11.772	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
650.116	2,862.952	3,513.068	12.327	613.207	2,614.304	3,227.511	11.325	+ 8·8	12.327	11.325	Südnorddeutsche Verbindungsb.
318.908	411.981	730.889	8.212	296.648	368.045	664.693	7.468	+ 10·8	8.212	7.468	Wien-Aspang Bahn
96.237	811.825	908.062	13.970	94.519	783.370	877.889	13.506	+ 3·4	13.970	13.506	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
106.239	599.147	705.386	88.173	95.438	566.774	662.212	82.777	+ 6·5	88.173	82.777	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1893	1892	Im Monat December 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Decemb. 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	22.392	65.931	6.128	57.958	64.086	336	62.031	325	— 3·4	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	14.716	5.113	8.853	10.761	19.614	633	9.440	305	+107·5	31	31
Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz	15	. . .	2.012	916	681	1.431	2.112	141	. . .	. . .	. . .	3	. . .
Cilli-Wöllan	39	39	5.839	9.440	1.898	12.144	14.042	360	16.613	426	— 15·5	39	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.762	1.759	945	3.659	4.604	184	3.959	158	+ 16·5	25	25
Kremsthalbahn	70	70	15.778	5.337	5.360	8.020	13.380	191	15.462	221	+ 13·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.616	3.537	879	1.640	25.19	840	2.256	752	+ 11·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	65.33	944	3.728	2.806	6.534	272	6.711	280	— 2·9	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	55.61	1.086	4.810	5.606	10.416	180	10.319	178	— 1·1	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.211	4.434	1.468	4.010	5.478	685	5.468	684	+ 0·1	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe. N. W. B. und der S. N. D. V. B.	30	30	2.871	24.481	546	15.316	15.862	529	25.063	835	— 36·6	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.601	566	843	961	1.804	72	2.001	80	+ 10·0	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	19.601	8.530	42.17	7.922	12.139	1.012	15.094	1.258	+ 19·6	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	9.967	1.454	5.352	2.728	8.080	126	3.642	89	+ 41·6	54	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.124	22.388	1.112	16.763	17.875	993	19.298	1.072	— 7·4	18	18
Steyrthalbahn	48	48	11.500	4.026	3.380	4.630	8.010	167	6.265	131	+ 27·5	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.581	21.972	255	26.866	27.121	2.712	24 355	24.36	+ 11·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen	43	17	4.531	1.892	1.950	2.077	4.027	94	2.536	149	— 36·9	27	2
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	54.775	6.444	4.819	2.788	7.607	761	7.182	718	+ 6·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	141.895	615	20.578	720	21.298	473	19.217	427	+ 10·8	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	27.833	. . .	3.335	. . .	3.335	278	3.678	307	— 9·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	101.080	. . .	7.841	. . .	7.841	1.307	7.378	12.30	+ 6·3	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	67.020	. . .	5.071	. . .	5.071	845	4.274	712	+ 18·7	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	4.272	1.075	927	1.904	2.831	202	2.148	165	+ 22·4	14	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	26.207	6.220	3.722	2.422	6.144	473	3.703	285	+ 66·0	13	13
Summe	16.001	15.741	7,202.071	6,994 531	3,267.665	15,190.036	18,457.701	1.154	17,402.652	1.105	+ 4·4	15.827	15.692
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488	7.486	2,550.000	1,098.400	1,345.000	3,618.100	4,963.100	663	4,898.011	652	+ 1·6	7.486	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	20.300	15.300	5.500	24.500	30.000	441	20.830	306	— 44·1	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	16.500	1.800	9.900	3.600	13.500	122	17.110	154	— 20 8	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. .	4.600	1.100	2.300	3.200	5 500	91	. . .	. . .	. . .	16	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.000	2.350	2.500	3.500	6.000	122	4.188	85	+ 43·5	49	49
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	12.500	2.550	4.900	5.100	10.000	122	. . .	. . .	. . .	8	. . .
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	22.500	4.000	9.000	8.000	17.000	129	15.124	115	+ 12 2	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.200	2.300	2.900	4.600	7.500	117	6.067	94	+ 24·5	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	11.800	2.700	7.100	5.400	12.500	94	10.017	76	+ 23·7	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	12.600	3.500	4.400	4.600	9.000	158	6.393	112	+ 41·1	57	57
Eszegy-Našic Slavon. Localbahn	49	. . .	2.700	2.350	1.800	54.50	7.250	148	. . .	. . .	. . .	4	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.000	950	2.500	1.900	4.400	85	4.268	82	+ 3·7	52	5
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	5.400	5.450	2.700	10.900	13 600	272	14.283	285	— 4·6	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	10.900	5.000	9.800	9.900	19.700	281	24.189	345	— 18·6	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	12.400	3.650	62.00	7.300	13.500	114	12.230	103	+ 10·7	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	22.200	6.950	11.100	13.900	25.000	205	19.780	162	+ 26·5	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	32	4.800	850	2.400	1.700	4.100	128	3.706	116	+ 10·3	32	9
Hidegkut-Györk-Tomasi-Miklosv.	12	. . .	1.650	300	540	780	1.320	110	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.000	2.350	2.500	3 500	6.000	150	4.265	106	+ 41·5	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.800	4.050	2.400	6.100	8.500	189	4.638	103	+ 83·5	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	2.400	1.750	1.200	2.300	3.500	152	2.885	125	+ 21·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.400	3.850	2.200	5.800	8.000	90	4.840	54	+ 66·7	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.050	950	2.450	1.050	3.500	106	4.614	139	— 23·7	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	9.600	3 600	4.800	7.200	12.000	94	8.153	64	+ 46·9	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.800	500	900	600	1.500	94	985	60	+ 56·7	16	16
Muranythal-Bahn	41	. . .	6.000	2.400	1.200	4.800	6.000	140	. . .	. . .	. . .	4	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.600	3.350	3.300	6.700	10.000	175	5.700	100	+ 75·0	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
76.234	530.605	606.839	3.177	74.670	522.965	597.635	3.129	+ 1·5	3.177	3.129	Böhmische Commercialbahnen
157.935	123.267	281.202	9.071	141.955	95.718	237.673	7.667	+ 18·3	9.071	7.667	Bozen-Meraner Bahn
1553	3.309	4.862	1.621	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.621	. . .	Castolowitz-Reichenau a/K-Soln.
25.165	115.725	140 891	3.613	27.976	143.367	171.343	4.393	— 17·8	3.613	4.393	Cilli-Wöllan
14.508	41.564	56.072	2.363	12.669	39.328	51.997	2.080	+ 13·6	2.363	2.080	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
111.512	122.606	234.118	3.345	106.011	119.182	225.193	3.217	+ 4·0	3.345	3.217	Kremsthalbahn
10.714	18.788	29.502	9.834	9.694	18.286	27.980	9.327	+ 5·4	9.834	9.327	Kuttenberger Localbahn
61.552	27.431	88.983	3.708	61.299	23.521	84.820	3.534	+ 4·9	3.708	3.534	Mori-Arco-Riva a./G.
73.220	63.772	136.992	2.362	74.850	51.377	126.227	2.176	+ 8·5	2.362	2.176	Mühlkreisbahn
19.748	43.102	62.850	7.856	19.801	43 974	63.775	7.972	— 1·5	7.856	7.972	Neutitscheiner Localbahn
7.471	127.370	134.841	4.495	7.283	133.056	140.339	4.678	— 3·9	4.495	4.678	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
11.462	13.600	25.062	1002	12.620	12.067	24.687	987	+ 1·5	1.002	987	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
80.762	115.488	196.250	16.354	79.313	101.258	180.571	15.048	+ 8·7	16.354	15.048	Reichenberg-Gablonz Localbahn
138.162	25.926	164.088	3.039	72.541	19.859	92.400	2.254	+ 34·8	3.039	2.254	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
13.628	197.161	210.789	11.711	12.816	201.522	214.338	11.908	— 1·7	11.711	11.908	Stauding-Stramberger Localbahn
51.270	53.950	105.220	2.192	54.760	49.977	104.737	2.182	+ 0·5	2.192	2.182	Steyrthalbahn
2.442	180.958	183.400	18.340	1.427	171.036	172.463	17.246	+ 6·3	18.340	17.246	Swolenowes-Smečna
12.051	15.009	27.060	1.002	845	1.963	2.808	1.404	— 28·6	1.002	1.404	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
84.637	17.859	102.496	10.250	92.121	15.134	107.255	10.726	— 4·4	10.250	10.726	Brünner Localeisenbahn-Ges.
338.908	7.791	346.699	7.704	319.974	7.024	326.998	7.267	+ 6·0	7.704	7.267	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
76.135	. . . .	76.135	6.345	66.601	. . . .	66.601	5.550	+ 14·3	6.345	5.550	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
139.487	. . . .	139.487	23.248	130.920	. . .	130.920	21.820	+ 6·5	23.248	21.820	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
85.829	. . . .	85.829	14.305	73.857	. . . .	73.875	12.310	+ 16·2	14.305	12.310	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)
51.880	33.587	85.467	6.104	41.116	29.122	70.238	5.403	+ 13·0	6.104	5.403	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
41.786	58.544	100.330	7.718	39.365	32.392	71.757	5.520	+ 39·8	7.718	5.520	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
52,592.696	173,197.534	225,790.230	14.266	49,891.046	162,038.715	211,929.761	13.506	+ 5·6	14.266	13.506	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
18,802.037	57,090.650	75,892.687	10.119	17,887 313	54,294.688	72,182.001	9.615	+ 5·1	10.109	9.615	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
96.615	387.424	484.039	7.118	89.719	356.978	446.697	6.569	+ 8·4	7.118	6.569	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
123.650	71.350	195.000	1.757	128.278	56.371	184.649	1.663	+ 5·7	1.757	1.663	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
4.900	7.800	12.700	2.123	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.123	. . .	Bálat.-St. György-Somogy-Szobb
25.050	34.950	60.000	1.224	30 831	35.260	66.091	1.349	— 9·3	1.224	1.349	Békéser Comitatsbahnen
5.850	7.150	13.000	1.625	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.625	. . .	Bćkés-Csanáder Bahn
116.250	125.650	241.900	1.833	108.806	91.491	200 297	1.517	+ 20·8	1.833	1.517	Bihárer Vicinalbahn
39.200	46 200	85.400	1.334	41.033	34.534	75.567	1.181	+ 13·0	1.334	1.181	Budapest-Lájosmizse Localbahn
86.150	70.950	157.100	1.181	82.918	69.042	151.960	1.142	+ 3·4	1.181	1.142	Debreczin — Füzesabony — Oháti-Kócs-Polgar Localbahn
53.950	62.050	116.000	2.035	53.327	50.484	103.811	1.821	+ 11·8	2.035	1.821	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
1.800	5.450	7.250	1.812	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.812	. . .	Eszegy-Našic Slavon. Localbahn
32.400	33.300	65.700	1.263	3 552	1.806	5.358	1.071	+ 17·9	1.263	1.071	Felek-Fogaraser Localbahn
33.550	97.250	130.800	2.616	29.174	60.192	89.366	1.787	+ 46·4	2.616	1.787	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
137.550	93 750	231.300	3.304	143.248	102.468	245.716	3.510	— 5·9	3.304	3.510	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
87.050	89.550	176.600	1.496	76.542	85.065	162.507	1.377	+ 8·6	1.496	1.377	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
140.600	157.200	297.800	2.441	135.077	124.081	260.858	2.138	+ 14·2	2.441	2.138	Háromszéker Localbahnen
29.400	25.200	54.600	1.706	5.942	4.486	10.428	1.158	+ 47·3	1.706	1.158	Hermannstadt-Feleker Localb.
540	780	1 320	1.320	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.320	. . .	Hidegkut-Györk-Tomasi-Miklosv.
35 500	30.400	65.900	1.647	33.825	24.570	58.395	1.459	+ 12 9	1.647	1.459	Kaschau-Torna L.-B.
26.250	55.650	81.900	1.931	26.505	46.485	72.990	1.622	+ 19·1	1.931	1.622	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
16.900	30.700	47.600	2.070	14.285	19.355	33.640	1.462	+ 41·6	2.070	1.462	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
21.550	52.250	73.800	829	18.051	43.987	62.038	697	+ 18·9	829	697	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
33.350	34.500	67.850	2.056	31.762	37.917	69.679	2.111	— 2·6	2.056	2.111	Máros-Vásárhely Szász-Regen
57.350	101.000	158.350	1.247	54 208	86.410	140.618	1.108	+ 12·5	1.247	1.108	Matraer Vicinalbahnen
8.150	8.350	16.500	1.031	8.503	6.687	15.190	949	+ 8·6	1.032	949	Mezötur-Turkever Eisenbahn
1.600	5.650	7.250	1.812	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.812	. . .	Muranythal-Bahn
41.300	96.500	137.800	2.418	39.609	77.361	116.960	2.051	+ 17·9	2.418	2.051	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1893	1892	Im Monate December 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.000	5.400	1.000	7.000	8.000	444	7.057	392	+ 13·3	18	8
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	5.000	2.950	2.500	4.400	6.900	197	6.358	181	+ 8·8	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	550	2.300	170	2.780	2.950	164	2.903	161	+ 1·9	18	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.600	1.000	2.300	1.500	3.800	81	3.327	71	+ 14·1	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	10.000	2.500	5.000	5.000	10.000	188	8.673	163	+ 15·3	53	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	4.000	5.100	4.400	10.200	14.600	243	13.958	232	+ 4·7	60	60
Szekler Bahn	39	39	5.000	1.200	2.500	2.400	4.900	126	3.500	89	+ 41·6	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37		10.000	800	3.000	1.000	4.000	108				10	
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.200	3.950	4.100	7.900	12.000	112	1.1025	103	+ 8·7	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	750	600	300	1.200	1.500	47	1.259	39	+ 20·5	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	15.400	9.150	7.700	18.300	26.000	238	20.019	183	+ 30·1	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	4.000	3.000	2.000	3.000	5.000	156	3.519	109	+ 43·1	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.900	14.900	3.600	16.400	20.000	400	12.402	248	+ 61·3	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.900	450	850	650	1.500	40	1.384	37	+ 8·1	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	35.200	18.700	17.600	37.400	55.000	185	39.562	133	+ 39·1	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	24.700	3.850	9.900	7.700	17.600	152	21.670	186	— 18·3	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9		2.700	2.800	1.100	2.900	4.000	444				4	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	81.548	177.212	47.362	230.655	378.017	985	337.217	878	+ 12·2	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.748	31.096	2.002	30.897	32.899	486	27.509	407	+ 19·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	40.878	59.577	13.387	76.307	89.694	760	75.647	641	+ 18·6	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	114.316	216.826	106.074	319.328	425.402	605	420.421	598	+ 1·2	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	53.145	42.760	30.080	74.180	104.260	321	91.100	280	+ 14·6	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	780	6.144	282	8.719	9.001	235	8.842	231	+ 1·7	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	6.751	12.199	5.103	24.745	29.848	243	31.325	255	— 4·7	123	123
Borossebes-Menyhazer Localb.	21		348	1.606	133	1.104	1.237	59				8	
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	108.288	1.653	14.847	1.180	16.027	379	12.051	287	+ 32·1	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	33.976	2.553	3.571	1.296	4.867	608	3.606	451	+ 34·8	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.116	12.453	556	13.564	14.120	428	11.015	334	+ 28·1	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.604	993	1.701	1.616	3.317	195	2.893	170	+ 14·7	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	6.135	308	1.922	301	2.223	82	1.843	67	+ 22·4	27	5
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.955	5.212	283	2.450	2.733	804	2.360	694	+ 15·9	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	1.652	1.111	266	359	625	69	614	68	+ 1·5	9	5
Keszthély—Balatou-Szt. György	10	10	2.998	1.663	1.197	1.389	2.586	258	2.293	229	+ 12·7	10	10
Löcsethalbahn	13	13	3.131	780	955	707	1.662	128	1.578	122	+ 4·9	13	1·5
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	7.776	12.032	1.513	16.904	18.417	304	15.744	268	+ 13·4	60·6	58·8
Poprádthalbahn	15	15	4.250	3.070	1.115	2.572	3.687	245	3.697	246	— 0·5	15	15
Szamosthalbahn	222	222	25.598	11.160	16.162	27.123	43.285	195	41.709	188	+ 3·7	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	8		473	485	171	288	459	57				0·7	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8		21	5.816	4	2.094	2.098	362	29			5·8	
Summe	12.570	12.241	3,414 087	1,867.659	1,768.196	4,837.988	6,606.184	526	6,340.365	518	+ 1·5	12.305	12.124
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.001	15.747	7,202.071	6,994.531	3,267.665	15,190.036	18,457.701	1.154	17,402.652	1.105	+ 4·4	15.827	15.692
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.570	12.241	3,414.087	1,867.659	1,768.196	4,837.988	6,606.184	526	6,340.365	518	+ 1·5	12.305	12.124
Hauptsumme	28.571	27.988	10,616.158	8,862.190	5,035.861	20,028.024	25,063.885	877	23,743.017	848	+ 3·4	28.132	27.816
Oesterreichische													
Achenseebahn*)													
Gaisbergbahn in Salzburg*)													
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	490		198		198	36	201	36			
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)													
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	8.983	4.368	3.750	11.614	15.364	146	16.654	159	— 8·2	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	22.094	25.269	21.222	92.458	113.680	422	85.813	319	+ 32·2	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Dolnja Tuzla	65	65	6.791	10.340	2.459	11.964	14.423	222	96.96	149	+ 48·0	65	65
Lašva-Travnik / Metkovic-Mostar-Sarajevo	208	178	20.760	7.616	8.497	32.167	40.664	196	22.934	129	+ 52·0	183	178

*) Der Verkehr bleibt während der Winterszeit eingestellt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 12 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
12.750	60.150	72.900	4.050	5.943	19.785	25.728	3.216	+ 25·9	4 050	3.216	Petroszény-Lupény Localbahn
33.150	47.150	80.300	2.294	36.669	51.081	87.750	2.507	— 8·5	2 294	2,507	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.955	30.725	32.680	1.816	1.327	24.717	26 044	1.447	+ 25·5	1.816	1.447	Ruma-Vrdnik Localbahn
26.700	21.200	47.900	1.019	27.585	16.862	44.447	945	+ 7·8	1.019	945	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
67.650	69.650	137.300	2.591	65.288	60.540	125.828	2.374	+ 9·1	2.591	2.374	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
58.400	138.500	196.900	3.281	49.279	136.798	186.077	3.101	+ 5·8	3.281	3.101	Száthmar-Nagybányaer Localb.
31.000	29.600	60.600	1.554	26.903	21.872	48.775	1.251	+ 24·2	1.554	1.251	Székler Bahn
5.450	4.100	9.550	955	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	955	. . .	Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély
58.950	95.250	154.200	1.441	58.419	81.380	139.799	1.306	+ 10·3	1.441	1.306	Szilágyságer Eisenbahn
4.080	20.470	24.550	767	3.292	22.916	26.208	819	— 6·3	767	819	Taraczthal-Bahn
103.100	237.700	340.800	3.126	98.208	188.414	286.622	2.629	+ 18·9	3.126	2.629	Torontaler Localbahnen
22.050	31.650	53.700	1.678	22.394	23.943	46.337	1.447	+ 16·0	1.678	1.447	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
34.700	129.900	164.600	3.292	31.199	91.841	123.040	2.461	+ 33·8	3.292	2.461	Vinkovce-Brcskaer Bahn
12.250	7.200	19.450	525	9.127	4.507	13.634	368	+ 42·7	525	368	Warasdin-Golubovecer Localb.
227.900	307.200	535.100	1.802	213.628	234.318	447.946	1.509	+ 19·4	1.802	1.509	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
154.050	136.650	290.700	2.506	143.765	145.384	289.149	2.492	+ 0·6	2.506	2.492	Zagorianer Bahn
5.050	6.550	11.600	2.900	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.900	. . .	Zsebely-Csákováer Localbahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
709.109	3,498.325	4,207.434	10.957	661.878	3,482.652	4,144.530	10.793	+ 1·5	10 957	10.793	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
27.558	481.444	509.002	7.530	27.072	754.447	781.519	11.561	— 34·9	7.530	11.561	Mohács-Fünfkirchner Bahn
184.017	736.379	920.396	7.800	168.725	662.982	831.707	7.048	+ 10·7	7.800	7.048	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
1,609.156	5,829.933	7,439.089	10.582	1,520.426	5,439.090	6,959.516	9.900	+ 6·9	10.582	9.900	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
363.190	890.050	1,253.240	3 856	330.940	743.740	1,074.680	3.307	+ 16·6	3.856	3.307	Arader u. Csánader vereinigte E.
3.048	109.882	112.930	2.948	3.013	107.144	110.157	2.876	+ 2·5	2.948	2.876	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
72.430	328.703	401.133	3.261	76.673	317.720	394.393	3.206	+ 1·7	3.261	3.206	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
1.480	5.356	6.836	855	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	855	. . .	Borossebes-Menyhazer Localb.
204.185	14.236	218.421	5.176	166.934	11.103	178.037	4.219	+ 22·7	5.176	4.219	Budapester Localbahnen
48.616	14.394	63.010	7.876	40.158	13.749	53.907	6.738	+ 16·9	7.876	6.738	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
7.771	169.938	177.709	5.385	8.000	165.292	173.292	5.251	— 2·6	5.385	5.251	Gölnitzthal-Bahn
27.020	18.340	45.360	2.668	22.100	14.994	37.094	2.182	+ 22·3	2.668	2.182	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
21.512	4.829	26.341	975	3.088	451	3.539	708	+ 37·7	975	708	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
2.729	12.579	15.308	4.502	2.641	9.915	12.556	3.693	+ 21·9	4.502	3.693	Holics-Gödinger Localbahn
5.093	6.619	11.712	1.301	1.948	2.543	4.491	898	+ 44·6	1.301	898	Késmárk—Szepes-Bela L.B.
13.545	21.459	35.004	3.500	12.982	19.387	32.369	3.237	+ 8·1	3.500	3.237	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
12.899	7.939	20.888	1.607	1.847	1.020	2.867	1.910	— 15·9	1.607	1.910	Löcsethalbahn
14.881	194.051	208.912	3.447	11.965	172.364	184.329	3.135	+ 10·0	3.447	3.135	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
17.643	34.663	52.306	3.487	16.280	32.361	48.641	3.243	+ 7·5	3.487	3.243	Poprádthalbahn
227.297	327.900	555.197	2.501	226.463	302.396	528.859	2.382	+ 5·0	2.501	2.382	Számosthalbahn
171	288	459	656	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	656	. . .	Szepesbéla-Podoliner Bahn
201	14.327	14.528	2.505	29	. . .	29	. . .	. . .	2.505	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
24,491.228	72,916.963	97,408 191	7.916	23,137.748	69,086.483	92,224.231	7.607	+ 4·1	7.916	7.607	**Summe**
											Recapitulation.
52,592.696	173,197.534	225,790.230	14.266	49,891.046	162,038.715	211,929.761	13.506	+ 5·6	14.266	13.506	**Summe der österr. Eisenbahnen**
24,491.228	72,916.963	97,408.191	7.916	23,137.748	69,086.483	92,224.231	7.607	+ 4·1	7.916	7.607	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
77,083.924	246,114.497	323,198.421	11.489	73,028.794	231,125.198	304,153.992	10.934	+ 5·1	11.489	10.934	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.											
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
61.659	132	61.792	. . .	56.701	103	56.804	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut Localb.-Actien-Gesellschaft)
Herzegowinaer Eisenbahnen.											
50.704	149.743	200.447	1.909	47.055	122.203	169.258	1.611	+ 18·5	1.909	1.611	Militärb. Banjaluka-Doberlin
305.768	948.596	1,254.364	4.663	280.930	778.039	1,058.969	3.936	+ 18·4	4.663	3.936	K. u. k. Bosna-Bahn
28.493	127.873	156.366	2.905	30.137	92.709	122.846	1.890	+ 27·0	2.405	1.890	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen Doboj-Doljna Tuzla (Han)
116.703	242.363	359.066	1.962	98.771	256.491	355.262	1.996	— 1·7	1.962	1·996	Lašva-Travnik / Metković-Mostar-Serajevo

Die Mehreinnahme im Personenverkehre ist auf den in Folge der im December 1893 herrschenden günstigen Witterung lebhafteren Reiseverkehr, welcher sich insbesondere in der Weihnachtswoche bemerkbar machte, zurückzuführen.

Das Einnahmenminus des Güterverkehres hat seine Ursache darin, dass in den letzten Wochen des Jahres 1892 in Folge einer besonders günstigen Conjunctur ein ausnahmsweise starker Güterverkehr stattgefunden hatte.

Die Localbahn Mödling-Hinterbrühl erzielte eine Mehreinnahme von fl. 31, während die Einnahmen der Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um fl. 480, bezw. fl. 103 zurückblieben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen erzielten die Leoben-Vordernberger und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen.

Die Localbahnen Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan schliessen sowohl im Personen-, als auch im Frachtenverkehre, die Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Graz-Köflacher und Bárcs-Pakraczer Bahn nur im Frachtenverkehre mit einem geringfügigen Ausfall ab.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1893 umfasst die Periode Jänner—September.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Jahres 1892 zeigt für den Monat December 1893 im Personenverkehre fl. 2252 und im Güterverkehre fl. 1196, zusammen sonach fl. 3448 Mehreinnahmen.

Die Transporteinnahmen für das Jahr 1893 sind gegenüber jenen des Jahres 1892 um fl. 66.196 gestiegen, wovon fl. 22.260 auf den Personen- und fl. 43.936 auf den Güterverkehr entfallen.

Hienach beträgt die Einnahmensteigerung im Personenverkehre 6·9 pCt., für Güter 11 pCt. und für den Gesammtverkehr 9·9 pCt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Kalkmagazin in Wien.) In der Station Wien wurde für Zwecke der Firma D. Berl ein Kalkmagazin aufgestellt.
[17. December 1893, Z. 61.648.]

— (Einlegung einer Drehscheibe in Schreckenstein.) In der Station Schreckenstein wird in das Stockgeleise Nr. 19 eine Wagen-Drehscheibe von 4·6 m Durchmesser eingelegt. [5. Jänner, Z. 65.928 ex 1893.]

— (Herstellung einer Telephon-Verbindung in Iglau.) In Iglau wird zwischen der in der Stadt gelegenen Wohnung des Bahnarztes und der Station behufs schleuniger Verständigung des Arztes eine telephonische Verbindung hergestellt. [30. December 1893, Z. 63.497.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Krima-Neudorf—Weipert: Legung einer Wasserleitung.) In km 24·42 wird für Zwecke mehrerer Insassen in der Gemeinde Schmiedeberg über den Bahngrund eine Wasserleitung gelegt.
[5. Jänner, Z. 65.114 ex 1893.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Rechtzeitige Bestellung von Fahrbetriebsmitteln seitens der österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen mit Bedachtnahme auf die Betriebsverhältnisse in den Locomotiv- und Waggonfabriken. Der Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich hat die Aufmerksamkeit des Handelsministers auf den Umstand gelenkt, dass seitens der Eisenbahn-Verwaltungen bei der Bestellung von Fahrbetriebsmitteln ohne entsprechende Bedachtnahme auf die aus den Verkehrsperioden naturgemäss sich ergebenden zwei grossen Ablieferungstermine d. i. Mai für Personen- und September-October für Frachtenverkehr vorgegangen wird, vielmehr diese Bestellungen häufig auch zur Winterzeit also zu einem Zeitpunkte erfolgen, nachdem mangels genügender Aufträge bereits häufig Arbeiterentlassungen in den Locomotiv- und Waggonfabriken vorgenommen werden. Von den bezeichneten zwei Terminen kommt der Frühjahrstermin Mai hauptsächlich für die Lieferungen von Schnellzugs- und Personenzugslocomotiven sowie von Personenwagen und der Herbsttermin September-October für die Lieferungen von Lastzugslocomotiven und Güterwagen vorzugsweise in Betracht. Um nun einerseits den Fabriken Gelegenheit zu bieten, ihre Dispositionen je für die kommende Arbeitsperiode rechtzeitig festzustellen und den eingegangenen Verpflichtungen pünktlich nachzukommen, anderseits aber den höchst bedauerlichen Arbeiterentlassungen möglichst vorzubeugen und die Fluctuationen im Fabriksbetriebe entsprechend auszugleichen, hat das k. k. Handelsministerium den grösseren Eisenbahn-Verwaltungen nahegelegt, künftighin die sich ergebenden Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln mit Berücksichtigung der vorbezeichneten Haupttermine zu bewirken, und demnach mit der Lieferungsvergebung bei den Locomotiv- und Waggonbauanstalten rechtzeitig vorzugehen. [Z. 66.946, 1893.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einführung des normalen Betriebes auf der Linie Hieflau—Eisenerz.) Nachdem die Linie Hieflau—Eisenerz mit den Einrichtungen einer Hauptbahn ausgerüstet worden ist, so sind auf derselben vom 1. Februar 1894 an alle Bestimmungen für die Ausübung des Dienstes auf Bahnen mit normalem Betriebe zur Einführung gelangt. (Vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1893.)
[Z. 6391.]

— Linie Hüttenberg—Glandorf: Wiedereröffnung der Haltestelle Wieting.) Mit 1. Februar 1894 ist die Haltestelle Wieting zwischen den Stationen Mosel und Eberstein der Linie Hüttenberg—Glaudorf für den Personen- und Gepäckverkehr wieder eröffnet worden.

— (Einstellung von Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für Cisternenwagen zum Spiritus- und Melassetransport, welche die Firma M. Fischel Söhne in Prag in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einzustellen beabsichtigt, genehmigt.
[Z. 69.317, 1893.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anschaffung eines Schneeräumers.) Das k. k. Handelsministerium hat das Ansuchen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn genehmigt, dass für die Linien der genannten Bahngesellschaft ein Schneeräumer nach dem System G. Marin angeschafft werde.
[Z. 60.777 ex 1893.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Anschaffung von drei Gepäckswageu.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. Jänner, d. h. die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Vorlags gebrachten Typenpläne für Gepäckswagen, nach welchen drei Stück solcher Wagen für die Linie Gablonz—Tannwald bei der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering in Bestellung gebracht werden sollen.
[Z. 1869.]

Salzkammergut - Localbahn. (Bau- und Betriebslänge der Theilstrecke Strobl—St. Lorenz.) Die Längen für die am 20. Juni 1893 eröffnete Theilstrecke Strobl—St. Lorenz der Salzkammergut-Localbahn sind behördlich festgestellt worden und beträgt die Baulänge vom Ende des Hauptgeleises in der Station Strobl (km 9·675) bis zum Anschlusse an die Linie Mondsee—Salzburg (km 32·116, Ende der Bau- und Betriebslänge) 22·441 km und die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Strobl (0·141 km vor dem Beginne der Bauläuge) bis zum Anschlusse an die Linie Mondsee—Salzburg 22·582 km. Werden zu diesen Längen jene der Verbindungsstrecke St. Lorenz Ausfahrtswechsel bis zur Einmündung in die Verbindungscurve von km 31·846—32·103 mit 0·257 km, bezw.

0·276 km hinzugeschlagen, so ergibt sich für die Theilstrecke Strobl—St. Lorenz eine Gesammthaulänge von 22·698 km und eine Gesammtbetriebslänge von 22·858 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côten der Schienen gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude sind folgende:

	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte in Meter
Strobl	Station	9·534	547·009
St. Wolfgang	„	13·932	540·000
Zinkenbach	Haltestelle	14·890	550·000
Gschwand	„	17·281	540·000
Lueg	„	19·888	540·200
St. Gilgen	Station	21·3725	557·690
Billrot	Haltestelle	22·832	574·000
Hüttenstein Frachten	„	24·305	578·70
„ Personen	„	24·9845	580·60
Schaifling	„	27·134	539·000
Blomberg	„	29·4455	485·80
St. Lorenz	Station	31·827	488·01

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom (Gran). (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 9 vom 21. Jänner u. ff. enthält den Wortlaut der vom kgl. ungarischen Handelsminister zufolge Erlass Z. 97.881 ex 1893 dem wirklichen geheimen Rathe Grafen Ferdinand Zichy ertheilten Concession zum Baue einer von der Station Budapest-Angyalföld der vom Staate erbauten und im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn abzweigenden, mit Ueberbrückung der Donau zwischen Uj-Pest (Neu-Pest) und Ó-Buda (Altofen) über Dorog und von dort zum Anschlusse an die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-füzitö in deren Station Tokad, eventuell Kenyérmezö (nächst Esztergom) führende insgesammt 46 km lange Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Esztergom. Die gesammten Baukosten dieser Eisenbahn, mit Inbegriff des mit 1,750.000 fl. veranschlagten Baues der Donaubrücke, sind mit 6.250.000 fl., d i. mit 135.870 fl. per Kilometer bemessen, zu welchen der Staat, mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der genannten Linie, einen Beitrag von 200.000 fl. leistet. Von der genannten eingeleisig zu erbauenden Eisenbahnlinie wird, mit Rücksicht auf die Wichtigkeit derselben in commercieller und verkehrspolitischer Beziehung, die Strecke Budapest-Angyalföld—Dorog als erstclassige Linie erbaut und sind diesem Range entsprechende Brückenobjecte und -Constructionen, sowie Stahlschienen von 31.125 kg anzuwenden. Die Theilstrecke Dorog—Tokod eventuell —Kenyérmezö, ist, gleich der Anschlussbahn Esztergom—Almás-Füzitö, als Localbahn im Sinne G. A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G. A. IV ex 1888, mit Anwendung von 23·6 kg Stahlschienen herzustellen. Den Betrieb betreffend, ist das Maximum der Fahrgeschwindigkeit mit 50 km per Stunde bemessen. Als Stationen, beziehungsweise Haltestellen sind einzurichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Budapest-Angyalföld.
2. Ó-Buda (Altofen) als Station für den gesammten Verkehr.
3. Borosjenö, Haltestelle und für den Verkehr von Wagenladnngsgütern.
4. Solymás, Station für den gesammten Verkehr, und Wasserstation.
5. Vörösvár, Station für den gesammten Verkehr.
6. Pilis-Csaba, Station für den gesammten Verkehr.
7. Léonyvár, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation.
8. Dorog, Station für den gesammten Verkehr.
9. Kenyérmezö (eventnell Tokod), Station.
10. Esztergom, Endstation, beziehungsweise gemeinsame Station mit der Anschluss-Localbahn Ezztergom—Almás-Füzitö.

Der Bau der Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom ist innerhalb von drei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden und selbe bis dahin betriebsfähig herzustellen.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangte Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. mit Erlass vom 13. Jänner, Z. 92.018 ex 1893, die seinerzeit mit Erlass vom 10. Jänner 1893, Z. 86.058 ex 1892 (90.235 ex 1893) den Nagy-Kanizsaer Gutsbesitzern Wilhelm, Edmund, Aladár und Ladislaus Guttmann de Gelse ertheilte Vorconcession für:
   a) eine von der Endstation Belisce der Linie Belisce—Kapelna aus abzweigende und diese in der Station Eszék mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende
   b) eine von Belisce aus mit Benützung des Bahnkörpers der den Projectanten eigenthümlich gehörenden von Brce bis Obód führenden und von diesen betriebenen Industriebahn zum Anschlusse an die im Bau begriffene und von Eszék bis Našic bereits dem Betriebe übergebene Localbahn Eszék—Našic—Uj-Kapela—Batrinjo (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1893) an deren gegenwärtige Endstation Našic (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1893, Vorconcession Post 2),

   auf die Dauer eines weiteren Jahres;
2. mit Erlass vom 17. Jänner, Z. 1117, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 89.406, dem Reichstagsabgeordneten Josef Molnár ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Szász-Régen (Sächsisch-Regen) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen abzweigende und in deren Fortsetzung über Görgény—Sóakna, Görgény—Szent-Imre und die Gemarkung der Gemeinde Libánfalva, eventuell über Kereszythegy und die Gemarkung der Gemeinde Tyergyó-Szárhegy his Gyergyó—Szent-Miklós (Comitat Czik in Siebenbürgen) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Einführung heizbarer Güterwagen. (Beschlussfassung der von der Budapester Handels- und Gewerbekammer ad hoc einberufenen Conferenz von Experten.) Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat sich, in Würdigung des Umstandes, dass der Transport von Mineralwässern, Wein, Bier und anderen, der Frostgefahr ausgesetzten Genussmitteln bedeutend durch den Umstand erschwert wird, dass deren Beförderung mittelst Eisenbahn in der kalten Jahreszeit wegen des Mangels an heizbaren Frachtwaggons zum grössten Theil gänzlich verhindert ist, veranlasst gefunden, Interessenten der Handelswelt, Producenten und Experte im Transportwesen zu einer Conferenz einzuladen, in welcher über die Frage der Einführung heizbarer Güterwagen verhandelt wurde. Die bei der Conferenz erschienenen Vertreter der interessirten Fachkreise erklärten einstimmig, dass im Interesse des ungehinderten Geschäftes die Einführung geheizter Frachtwagen zum Transporte von Wein, Bier, Mineralwasser und vielen anderen, dem Verderben durch Gefrieren ausgesetzten Artikeln erwünscht wäre. Bei ganzen Waggonladungen, insbesondere bei beschleunigtem Transporte und umsichtiger Behandlung Seitens der Eisenbahnorgane ist wohl die Frostgefahr weniger eminent, allein im Falle von Verkehrsstörungen tritt ein Verderben der Waare in der Regel auch hier ein. Die Expedition von derlei Stückgütern jedoch ist bei kalter Witterung vollkommen unmöglich. Die anwesenden Vertreter der interessirten Gewerbe- und Handelskreise erklärten gleichzeitig, dass sie mit Rücksicht auf die von der Einführung geheizter Frachtwaggens zu erwartenden Vortheile nicht abgeneigt wären, für derartige Sendungen eventuell eine höhere Frachtgebühr zu entrichten. Es wurde im Laufe der Conferenz vorgebracht, dass auf einzelnen Linien der Deutschen Eisenbahnen bereits seit ein, zwei Jahren geheizte Eisenbahnwaggons verkehren. Allerdings erfolgen derartige Beförderungen auch in Deutschland noch immer blos versuchsweise, indem diese Art des Transports nur auf einigen Linien eingeführt ist und zumeist blos wöchentlich einmal geheizte Waggons in beschränkter Anzahl verkehren, so dass die Eisenbahn nur soweit die Garantie für die Beförderung in geheizten Waggons übernimmt, als es möglich ist, die aufgegebenen Waaren in der vorhandenen Anzahl solcher Waggons unterzubringen. Trotzdem gewährt diese Einrichtung dort dem Handel auch derzeit schon bedeutende Vortheile. Von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen wurden folgende Waaren als dem Verderben durch Gefrieren ausgesetzt bezeichnet: Hefe, Wein, Schaumwein,

Liqueure, Blumen, Bier, Mineralwässer, Essig, gesäuerte Gurken, Gemüse, Kartoffeln, Sämereien, flüssige Farben und frisches Fleisch in Kisten oder Körben verpackt.

Die Conferenz fasste den Beschluss, die Direction der kgl. Staatsbahnen einzuladen, im Interesse der weiteren Berathung dieser Frage, ihre Vertreter zur Theilnahme an der Conferenz zu entsenden, um deren Lösung je früher zu ermöglichen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Eröffnung der bisherigen Haltestelle Bárand als Station.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die auf der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal zwischen den Stationen Püspök-Ladány und Saáp gelegene und bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Báránd mit 1. Februar als Station für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet wurde. Die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren und sonstigen Gütern, zu deren Auf- und Abladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, kann vorläufig in dieser Station noch nicht erfolgen.

Ausland.

Preussen. (Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung nach Mirow.) Dieser, dem Hause der Abgeordneten vorgelegte Gesetzentwurf lautet:

„§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1.	von Gerdauen nach Angerburg die Summe von	3,273.000 Mark
2.	von Zinten nach Rothfliess die Summe von	7,770.000 „
3.	von Glatz nach Seitenberg die Summe von	3,080.000 „
4.	von Beeskow nach Königs Wusterhausen die Summe von	3,151.000 „
5.	von Templin nach Prenzlau die Summe von	2,677.000 „
6.	von Probstzella nach Wallendorf die Summe von	1,604.000 „
7.	von Pattburg und Tingleff nach Sonderburg die Summe von	2,607.000 „
8.	von Schieder nach Blomberg die Summe von	271.000 „
9.	von Unna nach Camen die Summe von	962.000 „
10.	von Köln nach Grevenbroich die Summe von	3,475.000 „

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von 6,804.000 Mark

zusammen . . 35,674.000 „

sI. zur Erweiterung des schmalspurigen Eisenbahnnetzes im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk die Summe von 1,500.000 Mark

III. Zur Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow durch Uebernahme von Actien die Summe von 113.000 Mark

insgesammt . . 37,287.000 Mark

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I lit. a 1—9 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte, zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmung obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter I lit. a 4, 6, 7 und 8 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a)	bei Nr. 4 (Beeskow—Königs-Wusterhausen) von	120.000 Mark
b)	bei Nr. 6 (Probstzella—Wallendorf) von	750.000 „
c)	bei Nr. 7 (Pattburg / Tingleff—Sonderburg) von	500.000 „
d)	bei Nr. 8 (Schieder—Blomberg) von	280.000 „

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. Zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I und II vorgesehenen Bauausführungen und der unter Nr. III vorgesehenen Betheiligung erforderlichen Mitteln von 37,287.000 Mark die verfügbaren Restbestände der Baufonds der vormaligen Berlin-Stettiner, der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Betrage von mindestens . . . . . 2,200.000 „ zu verwenden,

2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages von höchstens . . . . 35,087.000 „ Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Cursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister. Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197 zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I und II bezeichneten Eisenbahnen, beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen, beziehungsweise Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind. Ebenso ist zur Veräusserung der in Gemässheit des § 1 Nr. III für den Staat zu erwerbenden Actien, sowie der daselbst bezeichneten Bahn und zur Vereinigung derselben mit einer anderen Eisenbahnunternehmung die Genehmigung beider Häuser des Landtags erforderlich.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.“

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In den Sitzungen der I. Kammer des sächs. Landttages vom 29. und 31. Jänner wurden in Uebereinstimmung mit der 2. Deputation für Eisenbahnzwecke bewilligt: Erweiterung des Bahnhofes Mittweida 205.000 Mk., Umgestaltung des Haltepunktes Zschaitz in eine Haltestelle 47.500 Mk., Grundankauf am Bahnhofe Pristewitz 70.000 Mk., Herstellung eines Ausziehgeleises am Bahnhofe Meissen 100.000 Mk., Erweiterung der Station Radeberg (2. Rate) 490.000 Mk., Umbau des Bahnhofes Borsdorf (2. Rate) 506.000 Mk., Erweiterung des Bahnhofes Ronneburg 290.000 Mk., Erweiterung des Bahnhofes

Wünschendorf 210.000 Mk., Erweiterung des bayerischen Bahnhofes in Leipzig 222.500 Mk., Herstellung eines Ueberholungsgeleises für Güterzüge bei Station Niedersedlitz 75.000 Mk., Einrichtungen zur Erfüllung der reichsgesetzlichen Sicherungsvorschriften (2. Rate) 200.000 Mk., Ersatz der oberirdischen eisenbahn-fiscalischen Telegraphenleitungen im Bereiche der Stadt Dresden durch Kabel 70 000 Mk., Herstellung von Kohlenstapelkasten 50.000 Mk., Grunderwerb für die Erweiterung des Bahnhofes Flöha 60.000 Mk., Erweiterung des Bahnhofes Kappel 410.000 Mk., Herstellung einer Rangiranlage in Siegmar 128.000 Mk., Herstellung des 2. Geleises zwischen Gaithain und Narsdorf, sowie zwischen Cossen und Wittgensdorf 621.500 Mk., Herstellung des 2. Geleises zwischen Wilkau und den Bockwaer Sammelgeleisen 181.000 Mk. und Herstellung eines Auszieh- und Ablaufgeleises in Aue 95.000 Mk. In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 30. Jänner gelangte das kgl. Decret Nr. 23, den Bau mehrerer Nebeneisenbahnen betreffend, zur allgemeinen Vorberathung. In diesem Decrete beantragt die Staatsregierung, die Ständeversammlung wolle zur Herstellung a) einer schmalspurigen Eisenbahn von Wilzschhaus nach Carlsfeld, b) einer normalspurigen Eisenbahn von Limbach nach Wüstenbrand und c) einer normalspurigen Eisenbahn von Bahnhof Waldheim nach Kriebethal, das Einverständniss erklären, zur Ausführung der vorgenannten Bahnen und der dabei erforderlichen Anschlussgeleise das Expropriationsbefugniss der Staatsregierung ertheilen, und zur Herstellung dieser Bahnen die erforderlichen Summen, u. zw. zu a) im Betrage von 605.000 Mk., zu b) im Betrage von 2,483.000 Mk. und zu c) im Betrage von 407.500 Mk. zu bewilligen. Nach einer kurzen Debatte wurde das Decret an die Finanzdeputation B zur Berichterstattung überwiesen. In der Sitzung der II. Kammer vom 2. Februar wurde für die Erbauung eines Dienstgebäudes für die Bauinspection Dresden-Friedrichsstadt der Betrag vom 53.000 Mk. und zur Erweiterung des Bahnhofes Werdau als 1. Rate der Betrag von 150.000 Mk. bewilligt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 21. December 1893 mit 19 Passagieren und 1275 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 85 Colli Esswaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 40 Colli Spiritus, 129 Colli Zucker, 5550 Stück Bretter, 205 Stück Pfosten, 313 Stück Balken, 19.780 Stück verschiedene Holzgattungen; nach Suez 2 Colli Mannfacturen, 6 Colli Metallwaaren, 76 Colli Zucker, 3 Colli Baumwollwaaren, nach Suakim 340 Colli Zucker; nach Gedda 500 Colli Zucker, 28 Colli Esswaaren, 1 Colli Mützen, nach Aden 180 Colli Obst, 2 Colli Manufacturen, 2 Colli Tabak, 200 Colli Zucker, 19 Colli Schuhwaaren; nach Nossi Bé 2 Colli Mützen; nach Massana 150 Colli Bier, 80 Colli Zucker; nach Zanzibar 19 Colli Baumwollwaaren, 91 Colli Glasperlen; nach Mombassa 12 Colli Glasperlen; nach Bombay 49 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Spielwaaren, 150 Colli Manufacturen, 57 Colli Spielkarten, 642 Colli Papier, 502 Colli Farben, 13 Colli Musikinstrumente, 167 Colli Metallwaaren, 21 Colli Porzellan, 67 Colli Knöpfe, 195 Colli Baumwollwaaren, 39 Colli Mützen, 59 Colli Holzwaaren, 464 Colli Glasperlen, 126 Colli Glaswaaren, 5 Colli Schuhwaaren, 50 Colli Quecksilber, 514 Colli Obst, 62 Colli Seife, 61 Colli Garne, 90 Colli Lampen; nach Bagdad 12 Colli Manufacturen, 10 Colli Glasperlen, 2 Colli Mützen; nach Kurrachee 8 Colli Glasperlen, 7 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturen, 7 Colli Garne; nach Bassorah 10 Colli Porzellan, 4 Colli Mützen, 2 Colli Manufakturen, 5 Colli Kurzwaaren; nach Cannanore 3 Colli Manufacturen; nach Bushire 15 Colli Kurzwaaren; nach Mangalore 4 Colli Manufacturen; nach Calicut 12 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturen; nach Colombo 36 Colli Baumwollwaaren, 51 Colli Holzwaaren, 10 Colli Manufacturen, 10 Colli Garne, 3240 Stück Bretter; nach Rangoon 19 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Garne, 9 Colli Metallwaaren; nach Sidney 6 Colli Glasperlen; nach Madras 22 Colli Metallwaaren, 34 Colli Glasperlen, 9 Colli Holzwaaren, 93 Colli Papier; nach Calcutta 38 Colli Glaswaaren, 45 Colli Manufacturen, 72 Colli Baumwollwaaren, 119 Colli Metallwaaren, 58 Colli Papier, 28 Colli Kurzwaaren, 97 Colli Garne, 212 Colli Glasperlen, 53 Colli Holzwaaren, 16 Colli Knöpfe, 50 Colli Quecksilber; nach Penang 10 Colli Baumwollwaaren, 140 Colli Papier, 9 Colli Holzwaaren, 1 Colli Mützen, 13 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore 50 Colli Bier, 1 Colli Mützen, 43 Colli Glasperlen, 155 Colli Papier, 25 Colli Manufacturen, 17 Colli Metallwaaren; nach Batavia 8 Colli Garne, 70 Colli Mehl, 3 Colli Manufacturen, 30 Colli Papier, 154 Colli Erdwachs, 18 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 314 Colli Erdwachs, 680 Colli Mehl, 24 Colli Glasperlen, 6 Colli Manufacturen, 1 Colli Mützen, 9 Colli Metallwaaren, 29 Colli Papier; nach Samarang 30 Colli Wein, 2 Colli Manufacturen, 105 Colli Mehl, 140 Colli Erdwachs, 35 Colli Papier, 44 Colli Seife; nach Padang 2 Colli Mützen; nach Cherihon 17 Colli Garne, 27 Colli Erdwachs, 6 Colli Seife; nach Manilla 21 Colli Garne, 575 Colli Bier, 55 Colli Papier; nach Banda 70 Colli Mehl; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Hongkong 4 Colli Esswaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 20 Colli Papier, 9 Colli Manufacturen, 2 Colli Baumwollwaaren, 210 Colli Zündhölzchen, 388 Colli Stahl; nach Shanghae 19 Colli Esswaaren; nach Kobe 30 Colli chemische Producte, 10 Colli Glasperlen, 11 Colli Farben. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 898.338 fl. ö. W.

Fiumaner Export nach dem westlichen Auslande. (Statistik.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Fiumaner Export nach dem westlichen Auslande im Betriebsjahre 1893 zu Folge, stellte sich dieser folgendermassen:

		Vom 1. Jänner bis 31. Decbr. 1893	1892
		Metercentner	
Mehl		739.924	633.090
hievon nach:	Grossbritannien	500.722	480.010
	Frankreich	127.498	94.538
	Italien	2.163	1.452
	Brasilien	76.367	52.920
	Spanien	40	2.320
Gerste:		407.586	146.960
hievon nach:	Grossbritannien	263.523	51.335
	Holland-Belgien	125.081	66.015
	Italien	6.832	6.897
	Nordamerika	13.456	—
	Frankreich	9.088	—
	Deutschland	2.097	—
Fisolen:		285.930	239.580
hievon nach:	Holland-Belgien	10.125	69.727
	Frankreich	53.517	39.545
	Grossbritannien	23.383	14.398
	Italien	41.604	35.876
	Nordamerika	143.651	62.746
	Spanien	10.855	14.955
	Tunis und Algier	2.155	1.565
	Brasilien	1.500	—
Pflaumen		24.530	89.118
davon nach:	Nordamerika	12.930	84.325
	Grossbritannien	403	687
	Italien	1.585	3.170
	Holland-Belgien	8 943	3.196
	Frankreich	—	823
	Deutschland	270	—
Zucker		319.601	120.462
davon nach:	Italien	219.911	87.278
	Grossbritannien	95.885	21.912
	Nordamerika	—	15.315
	Malta und Tunis	3.525	2.538

Aus den obigen Daten geht hervor, dass der Export in Mehl eine bedeutende Steigerung (um 106.904 Metercentner) erfuhr, namentlich nach Frankreich, Brasilien und Grossbritannien. In Gerste zeigt sich eine Mehrausfuhr (um 260.626 Metercentner) insbesondere nach Grossbritannien, Holland-Belgien. Von Fisolen wurden um 46.350 Metercentner mehr versendet, an welchem Plus hauptsächlich Frankreich, Grossbritanien, Italien, Nordamerika participiren, während die Verladungen nach Holland-Belgien gegen das Jahr 1892 stark zurückblieben. Der Pflaumenexport weist eine abnorm niedere Ziffer (Minus gegen das auch schon schwache Ausfuhrjahr 1892 (64.588 Metercentner), hauptsächlich weil die Conjunctur nach Nordamerika ungünstig war. Dagegen ergab die Ausfuhr an Zucker eine besonders starke Zunahme (um 199.139 Metercentner), indem grosse Massen davon, und zwar sowohl ungarische als österreichische Provenienzen nach Italien und Grossbritannien zur Verfrachtung gelangten. Ein namhafter Theil dieses Exportes wurde theils durch die eigene Flotte der „Adria", kgl. ung. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, theils durch von ihr geshartrete Schiffe bewältigt.

Holland. (Binnenschiffahrtsverkehr 1892.) Nach den officiellen statistischen Publicationen gestaltete sich der Verkehr auf den holländischen Flüssen und Canälen im Jahre 1892 folgendermassen: Es liefen ein: in Bath (auf der Schelde) 811 beladene Schiffe mit 82.223 m³ Gehalt und 362 unbeladene Schiffe mit 22.626 m³ Gehalt, darunter holländische Schiffe 615 beladene mit 62.601 m³, 129 unbeladene mit 8449 m³, belgische 192 beladene mit 17.393 m³, unbeladene 232 mit 13.099 m³, englische 1 beladenes mit 218 m³, preussische 1 beladenes mit 350 m³, 1 unbeladenes mit 1078 m³, schwedische 1 beladenes mit 1248 m³; in Delfzijl (von der Ems und dem Dollard kommend) 190 beladene Schiffe mit 13.276 m³, 370 unbeladene Schiffe mit 34.529 m³, darunter holländische 77 beladene mit 5688 m³, 177 unbeladene mit 18.174 m³, englische 1 beladenes mit 273 m³, 11 unbeladene mit 2964 m³, preussische 111 beladene mit 6919 m³, unbeladene 182 mit 13.391 m³, schwedische 1 beladenes mit 396 m³; in Eijsden (auf der Maas kommend) 211 beladene Schiffe mit 12.714 m³ und 12 unbeladene Schiffe mit 324 m³, darunter holländische 140 beladene mit 7398 m³, 1 unbeladenes mit 53 m³, belgische 71 beladene mit 5316 m³, 11 unbeladene mit 271 m³; in Gramsbergen (auf der Vechte kommend) 22 beladene Schiffe mit 389 m³ und 121 unbeladene Schiffe mit 1972 m³, darunter holländische 4 beladene mit 64 m³, 90 unbeladene mit 1471 m³, preussische 18 beladene mit 325 m³, 31 unbeladene mit 501 m³; in Hansweert (auf der Schelde kommend) 5200 beladene Schiffe mit 983.523 m³, 1442 unbeladene Schiffe mit 144.104 m³, darunter holländische 4291 beladene mit 746.573 m³, 857 unbeladene mit 99.081 m³, belgische 713 beladene mit 108.006 m³, 463 leere mit 30.460 m³, englische 5 beladene mit 4855 m³, 2 unbeladene mit 4170 m³, preussische 191 beladene mit 124.089 m³, unbeladene 120 mit 10.393 m³; in Lobith (vom Rhein, Waal und der Yssel kommend) 14.149 beladene Schiffe mit 3,585.566 m³, 4431 unbeladene Schiffe mit 888.367 m³ und 67 Flösse mit 61.409 m³, darunter holländische 11.653 beladene mit 2,555.439 m³, unbeladene 3232 mit 506.421 m³, badische beladene 252 mit 164.812 m³, unbeladene 129 mit 50.753 m³, bayerische 103 beladene mit 42.694 m³, 29 unbeladene mit 20.175 m³, belgische 373 beladene mit 99 592 m³, unbeladene 62 mit 7511 m³, englische 50 beladene mit 8869 m³, 10 unbeladene mit 4860 m³, hessische 104 beladene mit 60.895 m³, 25 unbeladene mit 20.080 m³ und 13 Flösse mit 14.253 m³, preussische 1608 beladene mit 650.927 m³, 942 unbeladene mit 277.511 m³ und 54 Flösse mit 47.156 m³, württembergische 2 beladene mit 1193 m³, 1 unbeladenes mit 596 m³, sonstige deutsche Schiffe 4 beladene mit 1145 m³, 1 unbeladenes mit 460 m³; in Maastricht (auf der Maas kommend), 227 beladene Schiffe mit 17.531 m³ und 628 unbeladene Schiffe mit 46.626 m³, darunter holländische 140 beladene mit 10.664 m³, unbeladene 171 mit 7970 m³, belgische 87 beladene mit 6867 m³, unbeladene 457 mit 38.656 m³; in Nieuweschans (von der Ems, dem Dollard und der Aa kommend) 169 beladene Schiffe mit 6311 m³, darunter 159 holländische mit 5783 m³, 10 preussische mit 528 m³; in St. Peter (auf der Maas und dem Zijcanal kommend) 2228 beladene Schiffe mit 207.935 m³ und 527 unbeladene Schiffe mit 37.539 m³, darunter holländische 1645 beladene mit 108.727 m³, unbeladene 260 mit 10.797 m³, belgische 582 beladene mit 99.028 m³, 266 unbeladene mit 26.564 m³, französische 1 beladenes mit 180 m³, preussische 1 unbeladenes mit 196 m³; in Sas van Gant (auf dem Gent-Terneuzener Canal) 957 beladene Schiffe mit 99.105 m³ und 1409 unbeladene Schiffe mit 37.539 m³, darunter holländische 484 beladene mit 44.219 m³, 934 unbeladene mit 60.757 m³, belgische 473 beladene mit 57.886 m³, 475 unbeladene mit 33.234 m³; in Sluis (Brügger Fahrt) 689 beladene Schiffe mit 27.030 m³, 108 unbeladene Schiffe mit 12.597 m³, darunter holländische 637 beladene mit 21.440 m³, 42 unbeladene mit 2025 m³, belgische 52 beladene mit 5540 m³, 66 unbeladene mit 10.572 m³; in Termunterzyl (auf der Ems und dem Dollard kommend) 10 beladene Schiffe mit 600 m³, 101 unbeladene Schiffe mit 6637 m³, darunter holländische 2 beladene mit 123 m³, preussische 8 beladene mit 477 m³, 101 unbeladene mit 6637 m³; in Weerth (Südwilhelmsfahrt) 122 beladene Schiffe mit 8987 m³, 82 unbeladene Schiffe mit 5974 m³, darunter holländische 98 beladene mit 6856 m³, 69 unbeladene mit 4747 m³, belgische 24 beladene mit 2129 m³, 13 unbeladene mit 1227 m³. Der sonach ausgewiesene Gesammteinlauf beträgt 24.985 beladene Schiffe mit 5,045.190 m³, 9593 unbeladene Schiffe mit 1,295.286 m³, 67 Flösse mit 61.409 m³, darunter holländische 19.945 beladene Schiffe mit 3,575.627 m³, 5962 unbeladene mit 719.927 m³, badische 252 beladene Schiffe mit 164.812 m³ und 129 unbeladene mit 50.753 m³, bayerische 103 beladene Schiffe mit 42.694 m³, 29 unbeladene mit 20.175 m³, belgische 2567 beladene Schiffe mit 398.757 m³ und 2045 unbeladene mit 161.594 m³; französische 1 beladenes Schiff mit 180 m³; englische 57 beladene Schiffe mit 14.215 m³, 23 unbeladene mit 11.994 m³; hessische 104 beladene Schiffe mit 60.895 m³, 25 unbeladene mit 20.080 m³, 13 Flösse mit 14.253 m³; norwegische 1 beladenes Schiff mit 413 m³; preussische 1947 beladene Schiffe mit 783.615 m³, 1378 unbeladene mit 309.707 m³, 54 Flösse mit 47.156 m³; württembergische 2 beladene Schiffe mit 1193 m³, 1 unbeladenes mit 596 m³; sonstige deutsche 4 beladene Schiffe mit 114 m³, 1 unbeladenes mit 460 m³; schwedische 2 beladene Schiffe mit 1644 m³.

Ausgelaufen sind dagegen: aus Bath (auf der Schelde) 472 beladene Schiffe mit 49.512 m³ und 12 unbeladene Schiffe mit 2630 m³, darunter holländische 250 beladene mit 29.300 m³, 5 unbeladene mit 579 m³, belgische 210 beladene mit 17.919 m³, 2 unbeladene mit 153 m³, englische 1 beladenes mit 1375 m³, 4 unbeladene mit 1117 m³, norwegische 1 unbeladenes mit 781 m³, preussische 1 beladenes mit 918 m³; aus Delfzijl (nach der Ems und dem Dollard) 361 beladene Schiffe mit 29.292 m³, 148 unbeladene Schiffe mit 8528 m³, darunter holländische 172 beladene mit 16.525 m³, 67 unbeladene mit 4147 m³, preussische 189 beladene mit 12.767 m³, 81 unbeladene mit 4382 m³; aus Eijsden (auf der Maas) 17 leere Schiffe mit 430 m³, darunter 26 holländische mit 399 m³ und ein belgisches mit 31 m³; aus Gramsbergen (nach der Vechte) 109 beladene Schiffe mit 1777 m³, darunter holländische 92 mit 1479 m³, preussische 17 mit 298 m³; aus Hansweert (auf der Schelde) 3391 beladene Schiffe mit 738.212 m³, 2202 unbeladene Schiffe mit 251.069 m³, darunter holländische 2742 beladene mit 582.222 m³, 1448 unbeladene mit 154.658 m³, belgische 559 beladene mit 94.644 m³, 604 unbeladene mit 59.834 m³, englische 2 beladene mit 1959 m³, 8 unbeladene mit 5845 m³, preussische 88 beladene mit 59.387 m³, 142 unbeladene mit 30.732 m³; aus Lobith (auf dem Rhein, Waal und der Yssel) 9551 beladene Schiffe mit 3,677.562 m³, 8971 unbeladene Schiffe mit 847,697 m³ und 2 Flösse mit 1266 m³, darunter holländische 6695 beladene mit 2,306.541 m³, 8250 unbeladene Schiffe mit 806.020 m³, 1 Floss mit 1048 m³, badische 318 beladene Schiffe mit 224.893 m³, 73 unbeladene mit 3189 m³, 1 Floss mit 218 m³, bayerische 131 beladene mit 62.643 m³, 1 unbeladenes mit 379 m³, belgische 315 beladene mit 89.546 m³, 49 unbeladene mit 2533 m³, englische 47 beladene mit 11.750 m³, 10 unbeladene mit 980 m³, hessische 161 beladene mit 96.056 m³, 2 unbeladene mit 190 m³, preussische 1873 beladene mit 881.462 m³, 572 unbeladene mit 33.202 m³, württembergische 3 beladene mit 1789 m³, sonstige deutsche 8 beladene mit 2882 m³, 14 unbeladene mit 1204 m³; aus Maastricht (auf der Maas) 53 beladene Schiffe mit 5076 m³, 437 unbeladene Schiffe mit 41.464 m³, darunter holländische 47 beladene mit 4553 m³, 123 unbeladene mit 7227 m³, belgische 6 beladene mit 523 m³, 314 unbeladene mit 34.237 m³; aus Nieuweschans (nach der Ems, dem Dollard und der Aa) 66 beladene Schiffe mit 2828 m³, 138 unbeladene Schiffe mit 5326 m³, darunter holländische 55 beladene mit 2168 m³, 131 unbeladene mit 4944 m³, preussische 11 beladene mit 660 m³, 7 unbeladene mit 382 m³; aus St. Peter (nach der Maas und dem Zijcanal) 1638 beladene Schiffe mit 148.175 m³, 1346 unbeladene Schiffe mit 78.691 m³, darunter holländische 1331 beladene mit 90.335 m³, 690 unbeladene mit 34.049 m³, belgische 306 beladene mit 57.644 m³, 648 unbeladene mit 42.827 m³, französische 8 unbeladene mit 1815 m³, preussische 1 beladenes mit 169 m³; aus Sas van Gent (auf dem Gent-Terneuzener Canal) 1944 beladene Schiffe mit 149.686 m³, 346 unbeladene Schiffe mit 38.100 m³, darunter holländische 1246 beladene Schiffe mit 95.458 m³, 139 unbeladene mit 8553 m³, belgische 698 beladene mit 54.228 m³, 207 unbeladene mit 29.547 m³; aus Termunterzijl (nach der Ems und dem Dollard) 105 beladene Schiffe mit 6993 m³ und 6 unbeladene Schiffe mit 368 m³, darunter holländische 4 unbeladene mit 298 m³, preussische 105 beladene mit 6993 m³, 2 unbeladene mit 70 m³; aus Weerd (in der Südwilhelmsfahrt) 150 beladene Schiffe mit 20.278 m³, 340 unbeladene Schiffe mit 41.656 m³, darunter holländische 117 beladene mit 13.179 m³, 186 unbeladene mit 18.147 m³, belgische 33 beladene mit 7099 m³, 154 unbeladene mit 23.509 m³. Der ausgewiesene Gesammtauslauf beziffert sich daher mit 18.561 beladenen Schiffen mit 4,861.954 m³ und 14.038 unbeladenen Schiffen mit 1,322.077 m³ und 2 Flössen mit 1266 m³, welche sich der Flagge nach vertheilen, wie folgt: holländische 13.402 beladene Schiffe mit 3,163.927 m³, 11.091 unbeladene mit 1,040.176 m³ und 1 Floss mit 1048 m³; badische 318 beladene Schiffe mit 224.893 m³,

73 unbeladene mit 3189 m³ und 1 Floss mit 218 m³; bayerische 131 beladene Schiffe mit 62.643 m³, 1 unbeladenes mit 379 m³; belgische 2203 beladene Schiffe mit 331.999 m³, 2022 unbeladene mit 197.633 m³; französische 8 unbeladene Schiffe mit 1815 m³; englische 50 beladene Schiffe mit 15.084 m³, 22 unbeladene mit 7942 m³; hessische 161 beladene Schiffe mit 96.056 m³, 2 unbeladene mit 190 m³; norwegische 1 unbeladenes Schiff mit 781 m³; preussische 2285 beladene Schiffe mit 962.681 m³ und 804 unbeladene mit 68.768 m³; württembergische 3 beladene Schiffe mit 1789 m³; soustige deutsche Schiffe 8 beladene mit 2882 m³, 14 unbeladene mit 1204 m³.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1894. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Krakau.) In der Liste sind 39 Sachverständige, und zwar für Bodencultur 18, Forstwesen 7, Bau- und Geniewesen 7, Fabrikswesen 3 und Bergwesen 4, also um 2 weniger enthalten als im Vorjahre; die übrigen sind dieselben geblieben. [Z. 413.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 30. Jänner bei der Firma: „Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft" eingetragen, dass in der am 20. Juni 1893 stattgehabten XIII. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre dieser Gesellschaft der vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 3. August 1893, Z. 17.600, genehmigte Beschluss gefasst worden ist, das Actiencapital per 15,500.000 fl. ö. W., bestehend in 77.500 Stück Actien à 200 fl. ö. W., innerhalb eines halben Jahres nach Perfection des zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen und der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft zu Wien am 31. Mai 1893 abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Bahnlinien der genannten Gesellschaft durch den Staat, in der Weise auf den Nominalbetrag von 3,100.000 fl. ö. W. zu reduciren, dass für je fünf alte Actien eine neue Actie à 200 fl. und überdies ein Certificat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheiles an dem nach Abwicklung aller schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Barbetrages von mindestens 3,300.000 fl. ö. W. als Einzahlung auf das verbleibende Actiencapital von 3,100.000 fl. ö. W. und als Reservefond noch erübrigenden Capitalsbestande der Gesellschaft berechtigen wird.

Gailthalbahn Arnoldstein - Hermagor. (Constituirende Generalversammlung.) Am 29. Jänner hat in Wien die constituirende Generalversammlung der den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 11. Juni 1893 R.-G.-Bl. Nr. 110 bildenden Actien-Gesellschaft „Gailtbalbahn Arnoldstein-Hermagor" im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Concipisten im Handelsministerium Dr. Robert Sturm stattgefunden. Bei derselben waren 12 Actienzeichner anwesend, welche theils im eigenen, theils im Vollmachtsnamen 1854 Stamm- und 1500 Prioritäts-Actien mit zusammen 334 Stimmen vertraten. Zum Vorsitzenden der Versammlung wurde der Vertreter des kärntnerischen Landesausschusses, Bergrath Hermann Hinterhuber gewählt. Nachdem der Bericht über die bisherige Geschäftsführung der Concessionäre zur Kenntniss genommen worden war, wurden sämmtliche Urkunden übernommen nnd die Ertheilung des Absolutoriums an die Concessionäre, sowie der Eintritt der Gesellschaft in sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten der ersteren zum Beschlusse erhoben. Des Ferneren wurde die statutengemässe Zeichnung und Einzahlung des 400.000 fl. betragenden Actiencapitals constatirt und die Gesellschaft für constituirt erklärt. Nachdem sobin die Höhe der Präsenzmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes mit 10 fl. festgesetzt worden war, wurde zur Wahl derselben geschritten und wurden ausserdem vom kärntnerischen Landesausschusse zum Verwaltungsrathe ernannten Bergrath Hermann Hinterhuber und dem von der Regierung noch zu ernennenden Verwaltungsrath-Mitgliede nachfolgende Herren einstimmig in den Verwaltungsrath gewählt: Dr. Carl Ubel, Director der kärntnerischen Sparcasse in Klagenfurt, Felix von Mottony in Arnoldstein, Leopold Freiherr von Aichelburg-Labia, Gutsbesitzer in Arnoldstein, Dr. Arthur Herzfeld, Beamter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Hanns Gasser in Hermagor. Zu Mitgliedern des Revisions-Ausschusses wurden Alfred Ecker und Franz Lambrecht, zum Ersatzmann Arnold Menkes gewählt. Bei der unmittelbar nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Hermann Hinterhuber zum Präsidenten und Felix von Mottony zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. Mit der laufenden Geschäftsführung wurde bis auf Weiteres der Ober-Inspector Ernst Haunold in Wien betraut. Schliesslich wurden in das Executiv-Comité das von der Regierung zu ernennende Verwaltungsrath-Mitglied, sowie Dr. Arthur Herzfeld und Felix von Mottony gewählt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Jänner allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Oberinspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Carl Victor Suppan den kgl. serbischen Takovo-Orden zweiter Classe;

der k. k. Sectionsrath im Handelsministerium Dr. Franz Stibral und der Inspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Ferdinand Janitschek den kgl. serbischen Takovo-Orden dritter Classe;

der Oberrevident und Referent der k. k. Staatsbahnen in Triest Franz Scaglia das Ritterkreuz des kgl. italienischen Kronen-Ordens und

der Ingenieur-Adjunct der General-Direction der k. k. Staatsbahnen in Wien August Haagen das Ritterkreuz zweiter Classe des kgl. sächsischen Albrecht-Ordens nehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Jänner 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner 1894	Stand am letzten Jänner 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	81.113	35.332	24.868	91.577
Darunter wichtigste Waaren:				
Stärke	5.698	448	624	5.522
Wein	11.259	3.950	4.433	10.776
Zucker	12.212	22.312	8.653	25.871
Weizen	14.725	—	10	14.715
Diverse	32.704	45.841	11.148	34.693

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner 1894	Stand am letzten Jänner 1894
Lagerscheine:				
Stück	63	7	3	67
Versicherungswerth ö.W. fl.	117.425	13.820	16.100	115.145
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	52.550	6.600	2.450	56.700

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner 1894	Stand am letzten Jänner 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	80.658	13.208	17.285	76.580
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	7.509	—	1.851	5.658
Hafer	21.363	6.936	3.260	25.038
Korn	42.218	881	8.393	34.706
Gerste	1.616	5.008	1.394	5.230
Diverse	7.952	383	2.387	5.948

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner 1894	Stand am letzten Jänner 1894
Lagerscheine:				
Stück	8	—	7	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	179.600	—	82.150	97.450
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1894				Jänner 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	396.723	130.216	149.842	377.097	364.598	46.258	118.032	292.824
Darunter:								
Weizen	60.842	17.058	24.774	53.126	61.475	7.042	16.980	51.537
Roggen	75.701	6.524	9.266	72.959	30.805	5.257	11.528	24.534
Gerste	125.213	45.039	52.281	117.971	54.896	3.904	13.023	45.777
Hafer	55.124	27.576	29.795	52.905	69.483	874	32.395	37.962
Mais	4.759	16.091	16.631	4.219	59.737	8.794	19.884	48.647
Hirse	6.013	107	1.416	4.704	10.378	451	1.632	9.197
Bohnen	11.294	2.354	2.935	10.713	20.546	1.306	4.220	17.632
Erbsen	1.060	152	136	1.076	1.475	1.014	779	1.710
Malz	2.139	769	144	2.764	2.569	203	498	2.274
Raps	11.293	1.539	2.378	10.454	17.083	65	5.028	12.120
Hanfsamen	1.253	600	433	1.420	1.918	577	396	2.099
Wicken	628	1.416	584	1.460	2.309	401	568	2.142
Mehl	19.428	2.095	2.854	18.669	5.636	5.425	3.338	7.723
Kleie	3.590	2.402	1.988	4.004	3.929	4.330	2.431	5.828
	378.337	123.722	145.615	356.444	342.239	39 643	112.700	269.182
Spiritus	881	—	—	881	5.260	—	51	5.209
Zucker	71	2.200	—	2.271	2.643	302	1.491	1.454
Wein	4.352	182	639	3.895	3.455	1.671	643	4.483
Oele und Fette	906	348	350	904	1.232	715	746	1.201
Sonstige Waaren	12.176	3.764	3.238	12.702	9.769	3.927	2.401	11.295
Mittlere Tagesbewegung	11.202 Meter-Centner				6.572 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	3,784.290	1,073.590	1,168.930	3,688.950	3,246.760	436.890	943.120	2,740.530

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine Stück	122	40	39	123	110	17	37	90
Versicherungswerth fl.	696.500·—	191.500·—	226.000·—	662.000·—	710.910·—	87.310·—	254.280·—	543.940·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	18	4	4	18	22	5	5	22
Versicherungswerth fl.	106.900·—	11.900·—	28.000·—	90.800·—	150.850·—	33.500·—	30.700·—	153.650·—
Lombardbetrag fl.	68.175·—	5.500·—	17.400·—	56.275·—	88.730·05	19.339·33	18.700·—	89.369·38

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr Carlsbad—London.

Aufhebung der Billets Carlsbad—London im Verkehre über Rotterdam, Hoek van Holland, Harwich und Vlissingen.

Mit 1. März 1894 wird die Ausgabe von directen Fahrkarten im Verkehre zwischen Carlsbad und London über Rotterdam, Hoek van Holland, Harwich und Vlissingen aufgehoben.

Wien, am 5. Februar 1894. [100]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Terminerstreckung für die Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in den Nummern 147 vom 28. December 1893 und Nr. 8 vom 20. Jänner 1894 dieses Blattes publicirte Aufhebung von Frachtsätzen rücksichtlich sämmtlicher Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen tritt nicht am 1., sondern erst am 15. März 1894 in Kraft.

Wien, am 5. Februar 1894. [101]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages VI.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag VI zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neue Ausnahmefrachtsätze für Malz, die Einbeziehung der Station Nowosielitza der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif für Getreide etc., Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc., dann Oelsaaten etc. und Malz, Ergänzung der Tarifbestimmungen und Berichtigung und Ergänzung der Tarif-Tabellen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 6. Februar 1894. [102]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Zulassung der Reexpedition im Lagerhause der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am Staatsbahnhofe in Wien.

Vom 1. März 1894 an wird in dem der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörigen, auf deren Bahnhof in Wien befindlichen Lagerhause innerhalb des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes die Einlagerung (Reexpedition) der im Theil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft), unter III näher bezeichneten Artikel unter den daselbst festgesetzten Bestimmungen gestattet.

Für den directen Verkehr zwischen Wien Staatsbahnhof (St.E.G.)-Lagerhaus und den im Tarifheft 2 enthaltenen rheinisch-westphälischen Stationen finden die für Wien Staatsbahnhof (St. E. G.) bestehenden Frachtsätze Anwendung.

Wien, am 6. Februar 1894. [103]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr russisch-österreichische Grenzstationen einerseits, dann vorarlberg-schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.

Berichtigung des vom 1. März 1894 giltigen Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Getreide etc.

Auf Seite 5 ist unter „C. Aenderungen des Kilometerzeigers“ in der Rubrik „Zuschlagsfrist, Tage“ durchgehends (mit Ausnahme bei Granica und Nowosielitza) statt der Ziffer „2“ die Ziffer „3“, bei Nowosielitza dagegen durchgehends statt der Ziffer „2“ die Ziffer „$3^1/_2$“ zu setzen.

Wien, am 6. Februar 1894. [104]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Aufnahme der Station Oderberg in den Ausnahmetarif 10.) Am 10. Februar wird die Station Oderberg in den Ausnahmetarif 10 für znm Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Schwefelkiesabbrände und eisenhaltige Schlacken des Binnen-Gütertarifs als Versandtstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbureau Auskunft.

— (Aenderung in den Sätzen der Ausnahmetarife im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehre.) Mit dem 1. Juli werden die im ersten, bezw. zweiten Nachtrage zum Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 A. (Streu- und Futtermittel) für die unter Ziffer 2 a.—c. aufgeführten Artikel aufgehoben.

Die Frachtsätze für die unter Ziffer 1 dieses Ausnahmenahmetarifs aufgeführten Artikel (Torfstreu etc.) bleiben noch bis zum 1. September in Kraft.

Ferner ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 B (Erze und Schlacken) für Morgenroth (Seite 12 des zweiten Nachtrags) von 0·15 in 0·13 Mk. abzuändern.

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Februar erschien der Nachtrag XIII zum Gütertarif, welcher u. A. Ausnahmefrachtsätze für Düngekalk und für rohe Kalisalze, sowie Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante und nach Stationen der Orientalischen und Bulgarischen Bahnen.) (Erhöhung der Versicherungsgebühr für gewisse Artikel.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar können Eisen, Stahl, Draht, Bleche u. dgl. dem Roste und der Oxydirung unterliegende Waaren, wenn unverpackt, nicht mehr nach Classen 4 und 5, sondern nur noch nach Classe 1 der Versicherungstabelle der deutschen Levante-Linie versichert werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
372	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz etc.	Stefanau, Station der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Den im Tarif-Theil III, Heft 3, für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) genannten süddeutschen Stationen	Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 15. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif-Theil III, Heft 3 vom 1. October 1889 für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)		Die in dem vorbezeichneten Tarife für die Station „Olmütz“ enthaltenen Frachtsätze gelangen zur Anwendung		Im Kartirungswege		
				nnd umgekehrt										
373	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Falgendorf	Königinhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	9·7 kr.	5 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf eigene Kosten zu erfolgen. In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Königinhof als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Erhebung	
374	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Getreide	Zistersdorf	Drösing	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 8·3	kr. 6·5	kr. 1·8	Im Kartirungswege			
			2. Bier und leere, gebrauchte Bierfässer	Wien Nordbhf.	Zistersdorf	Aufgabe in jeder Menge			35·2	29·6	5·6				
				bezw. vice versa		Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen								
375	**Südbahn-Gesellschaft**	Der im Anhange zu dem ab 1. April 1893 giltigen Localtarif der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft sub fortlaufender Nummer 28 d für Eisenschlacken ab Leoben (Provenienz Donawitz) nach Wien (Matzleinsdorf) transit enthaltene Frachtsatz von 52 Hellern pro 100 kg findet unter den sonstigen Bedingungen mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 auch auf Schlackensendungen mit Provenienz von den übrigen Stationen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn Anwendung.													
376	**Südbahn-Gesellschaft**		Packpapier	Kühnsdorf	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	352	214	138	Im Kartirungswege		
					Budapest S.B.				396	241	155			
					Laibach S.B.				238	146	92			
									Heller bezw. incl. ungar. Transportsteuer					

Südbahn-Gesellschaft

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Baumwolle amerikanischer Provenienz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	A	B	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1			Triest Südbahn „ Freihafen S.B. 2. Fiume	Cormons	Febring		Localtarife								
2			Triest Südbahn „ Freihafen S.B. 2. Fiume	Cormons	St. Margrethen trs.*)		Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerisch. Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893								
3			Triest Südbahn „ Freihafen S.B. „ St. Andrea „ Stadt K.k.St.B. „ Freihafen K.k.St.B. 2. Fiume	Cormons	Lindau Stadt										
4					Feldkirch trs.*)										
5					Buchs trs.*)										
6					Bregenz trs.*)										
7					Bregenz loco Feldkirch loco										
8					Strassenhaus		Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884								
9					Schwarzach										
10					Schaan-Vaduz										
11					Rankweil										
12					Nenzing										
13					Imst										
14					Hohenems										
15					Hardt-Fussach										
16					Frastanz										
17					Dornbirn										
18					Bludenz										
19			Triest Südbahn „ Freihafen S.B. und Fiume	Fiume	Bozen		Localtarif								
20					Hall										
21					Innsbruck										
22					Matrei										
23			Triest Südbahn „ Freihafen S.B.	Cormons	Cilli										
24					Laibach										
25					Leibnitz										
26					Littai										
27			Triest Südbahn „ Freihafen S.B.	Fiume	Cormons										
28							Verschieden								
29								Kreuzer	101	113	1. 116	130			
30									112	125	2. 135	151			
31									109	122					
32									109	122					
33									147	165					
34									98	111					
35									195	218					
36									122	136					
37								Heller	116	130					
38									51	57					
39								Centimes	1. 206	231	1. 206	231			
40									2. 252	282	2. 252	282			
41									1. 211	236	1. 206	231			
42									2. 252	282	2. 252	282			
43									1. 116	130	1. 257	287			
44									2. 135	151	2. 298	333			
45								Kreuzer	1. 116	130	1. 257	287			
46									2. 135	151	2. 298	333			
47											1. 213	238			
48											2. 248	278			
49											1. 106	119			incl. Mgb. bezw. ungar. Transportsteuer
50											2. 110	123			
51							Im Kartirungswege								

Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung.
Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass 1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen, beliebiger Type, der Bahnanstalt überlassen bleibt; 2. die seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes. Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen, oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebs-Reglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen.
Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel gelangen die allgemeinen Tarifbestimmungen zur Anwendung

Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege

Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen.
*) Nur giltig für Sendungen nach schweizerischen Stationen, ausgenommen Basel und Schaffhausen, unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Schweizer. Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
378	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Heu und Stroh	Den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Böhmen, mit Ausschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmanth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krumau, Leitomischl, Lischau, Moldauthein, Nassaberg, Neubistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Policka, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf und Zwickau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagon; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Auflieferung der Sendungen mit von der Versand- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist	Bis Ende April 1894	Localtarife	0·10 Kreuzer pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Böhmen ausserhalb der bezeichneten Gerichtsbezirke als Empfängerin lautenden Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugehen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österr. und ungar. Bahnen

Gleichzeitig tritt die im Verordnungs-Blatte Nr. 107 ex 1893, snb Pos. 1726, für Heu und Stroh publicirte Frachtbegünstignng ausser Kraft.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Qnantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnnng des Artikels	Qnantnm in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtqnantnm wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Anfgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel znr Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht anf die Anzahl nnd Gattung der denselben gebörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem lant Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ansschluss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablouz, Gratzen, Grulich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfnrth, Hohenmanth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzau, Krnmau, Leitomischl, Lischau, Moldauthein, Nassaberg, Nenbistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardubitz, Policka, Přelouč, Přibislau, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rnmbnrg, Schluckenau, Schweinitz, Senfteuberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf nnd Zwickau bezeicbneten anlässlich der Futternoth zn begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannscbaft in . . . . . .

. . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	379	380	381	382
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Bstheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Bstheiligten Verwaltungen	Bstbeiligten Verwaltungen
für die Transportstrecke von	Geflügel, todtes, als Eilgut	Gütsr dss Sp.-T. 1	Eisen- und Maschinentheile	Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen
für die Transportstrecke nach	Szentss	Siebenbrunn-Leopoldsdorf Schönfeld-Lassee oder vice versa	Brünn (St.E.G.) oder Schimitz	Skalitz-Boskovic oder vice versa
für die Transportstrecke bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Pardnbic (St.E.G.)	Zittan
	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltnng der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Aufgabe als Fracbtgnt in Qnantitäten: a) unter 5000 kg b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für a) 5000 kg a) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltnng der für den Ansnahmetarif 2 giltigen besonderen Bsstimmnngsn
	Bis auf Widsrrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende Juni 1894	Vom 15. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Decsmbsr 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zum Osstsrr.-Ungar. Verbands-Tarif, Theil II, Heft 4	Localtarife der betheiligtsn Bahneu	Localtarife	Ansnahmetarif 2 dss Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Tbeil II, Heft I
Frachtsatz per 100 kg	271 Kreuzer	Bestehsn keine directeu Sätze	Verschisdeu	Bestsht kein directer Satz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	235	115·7 kr.	a) 32·8 kr. b) 29·8 kr.	a) 292 Pfennige b) 271 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	36		Verschieden	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf den Reclamanten ale Empfänger lanteudeu Orig.-Fracbtbriefe, welche längsteus bis Ende Septsmber 1894 einznsendeu sind, widrigenfalls jeder Refactie-Ausprnch erlischt	
Besondere Bemerkungen	In dissem Fracbtsatze ist der Znschlag der S.N.D.V.B. bereits enthalten		Die Transporte müssen nachwsislich zum Bau einer neuen Paraffinanlage in dsr Pardnbitzer Petroleum-Raffinerie bestimmt eein und mnss anf den bezüglichen Orig.-Fracbtbriefen babnämtlich bestätigt werden, dass die fraglichen Sendungen diesem Zwecke thatsächlich auch zugeführt wnrden	

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 6. Februar l. J., sub Post 323 verlautbarten Publication hat der Frachtsatz für die Relation Nachod—Lübeck anstatt 223 richtig „232 Pfennige pro 100 kg“ zu lauten.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Concurs-Ausschreibung

zur Vergebung von für certificirte k. u. k. Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Jahre 1894 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörden, bei welcher die Stellen in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld während der Probepraxis	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenz-Gesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
Bahn-Aufseher	Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn	450 fl. bis 600 fl.	109 fl. bis 210 fl., je nach dem Stationsort oder Naturalwohnung	Dienstkleider und ö. W. fl. 100 Reisepauschale jährlich	1 fl.	Unterrealschule oder eine äquiparirende Militär-Schule für die Artillerie-, Genie- oder Pioniertruppe. Kenntniss beider Landessprachen	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Prag	Vom 10. Februar bis 25. März 1894
Magazins-Aufseher		450 fl. bis 600 fl.		Dienstkleider, Diäten im Falle der Verwendung ausserhalb des Dienstortes	1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift, Fertigkeit im Rechnen				
Ladeaufseher		300 fl. bis 400 fl.	80 fl. bis 150 fl., je nach dem Stationsort, oder Naturalwohnung	Dienstkleider	90 kr. bis 1 fl.					
Aviseur										
Conducteur				Dienstkleider und Kilometergelder						
Locomotiv-Heizer		300 fl. bis 400 fl.			90 kr. bis 1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift. Schlosserhandwerk hevorzugt				
Wagenwärter		400 fl. bis 500 fl.	100 fl. bis 180 fl., je nach dem Stationsort, oder Naturalwohnung	Dienstkleider	90 kr. bis 1 fl	Deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift. Schlosserhandwerk Bedingnug				
Verschubs-Partieführer		400 fl. bis 500 fl.				Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift				
Bremser		240 fl. bis 300 fl.		Dienstkleider und Kilometergelder	90 kr. bis 1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift. Fertigkeit im Rechnen				
Bahn- und Weichen-Wächter		240 fl. bis 300 fl.	60 fl. bis 120 fl., je nach dem Stationsort oder Naturalwohnung	Dienstkleider	80 kr. bis 90 kr.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. — Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein vom Gemeinde-Vorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 13. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement. — Ausland. — Schiffahrt. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Südbahnstation Gloggnitz nach Schottwien.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Friedrich Carl Freiherrn von Rokitansky in Schottwien im Vereine mit dem Dr. Demetrio Galatti in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Südbahnstation Gloggnitz nach Schottwien im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Jänner 1894. Z. 975.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Zakopane über Neumarkt und Szczawnica bis zur Station Alt-Sandez der k. k. Staatsbahnen, mit einer Abzweigung von Neumarkt nach der Station Chabowka der k. k. Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandez.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Reichsraths-Abgeordneten Dr. Carl Lewakowski in Lemberg mit dem Erlasse vom 28. Jänner 1893, Z. 58.172 ex 1892, und vom 20. Februar 1893, Z. 3721 (Verordnungs-Blatt Nr. 19 vom 16. Februar und Nr. 34 vom 23. März 1893), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Zakopane über Neumarkt und Szczawnica bis zur Station Alt-Sandez der k. k. Staatsbahnen, mit einer Abzweigung von Neumarkt nach der Station Chabowka der k. k. Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandez, auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Wien, am 18. Jänner 1894. Z. 1451.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Bei Klagen auf Schadenersatz in Folge von Lieferfristüberschreitungen ist der Causalnexus zwischen dem Schaden und der Lieferfristüberschreitung vom Kläger nachzuweisen.

(Entscheidung vom 6. October 1893.)

Die Firma S. S. & B. in Ungarisch-Hradisch brachte drei Klagen gegen die priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Zahlung von 1. 177 fl. 50 kr., 2. 107 fl. 50 kr. und 3. 39 fl. 92 kr. ein, weil in drei Fällen von Lieferfristüberschreitung ihr Schäden in der eingeklagten Höhe entstanden waren.

Das Schiedsgericht wies das Begehren ad 1) ab und verurtheilte die geklagte Bahn zur Zahlung eines Ersatzes ad 2) mit 107 fl. 50 kr. und ad 3) mit 19 fl. 96 kr., und zwar mit folgender Begründung:

Die Klagsfirma stützt ihr erstes Klagebegehren darauf, dass am 30. März 1892 E. S. & S. in Neu-Bidschow 2500 kg Rothklee unter Lieferzeitversicherung an sie zur Versendung brachte. Als die Waare nicht rechtzeitig anlangte, mussten Kläger durch Ankauf eines gleichen Waarenquantums sich decken, bei welchem sich eine Preisdifferenz von 177 fl. 50 kr. ergeben habe, wonach sich der angesprochene Schadenbetrag herausstelle. Von Seite der Geklagten wird zunächst die Verjährung der Klage eingewendet; die Lieferfristüberschreitung

mit Rücksicht darauf, dass die Aufgabe nicht am 30., sondern am 31. März und die Ankunft am 6. April zwischen 1—2 Uhr Mittags erfolgte, mit 14 Stunden zwar zugegeben, jedoch bestritten, dass der Beweis eines Schadens von den Klägern erbracht sei, indem die Deckung bereits am 4. und 5. erfolgte und deshalb nicht im Causal-Zusammenhang mit der Ueberschreitung der um Mitternacht zwischen 5. und 6. April abgelaufenen Lieferfrist stehe. Die Einwendung der Verjährung musste das Schiedsgericht als unzulässig zurückweisen, da die Klage ursprünglich am 29. December 1892, also vor Ablauf der einjährigen Verjährungsfrist, eingebracht worden und lediglich zur Behebung eines formalen Mangels nach erfolgter Neuconstituirung des Schiedsgerichtes am 29. März 1893 zur Wiedervorlage zurückgestellt worden war. Wenn die Eisenbahn nach § 69 B.-R. (1874) und Art. 397 H.-G.-B. nicht nachweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, erscheint dieselbe für den durch die Versäumung entstandenen Schaden allerdings haftbar, gleichwohl ist aber die klagende Partei verpflichtet, im Sinne des § 70 B.-R. den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden nachzuweisen. Kläger hat nun, wie er selbst zugestanden, und aus den beigebrachten Facturen hervorgeht, seine Deckungskäufe bereits am 5. April vollzogen, wenn auch angeblich im Irrthum befangen, dass schon die Lieferfrist abgelaufen sei; es kann daher der aus diesen vorzeitigen Käufen berechnete, angebliche Schaden nicht als Folge der Lieferfristversäumung, von der Kläger bei Ankauf der Waaren noch keine Kenntniss haben konnte, erscheinen, und war daher die Bahn von dem Ersatz desselben loszusprechen.

Im zweiten Falle leiteten die Kläger ihren Anspruch daraus ab, dass am 7. Mai 1892 die Firma L. M. in Stettin 500 kg Kleesaat unter Lieferzeitversicherung an sie absandte, welche erst am 18. Mai anlangten, während, wie zugegeben ist, die Lieferfrist bereits am 16. Mai abgelaufen war. In diesem Falle deckten sich Kläger am 18. Mai durch Ankauf eines gleichen Waarenquantums bei der Firma G. W. in München und berechneten aus der Differenz zwischen dem Deckungskauf und dem Preis der verfrachteten Waare einen Schaden von 107 fl. 50 kr., dessen ziffermässige Höhe nicht angefochten wurde.

Das Schiedsgericht konnte der der Klageforderung entgegengesetzten Einwendung, dass ein Schaden nicht entstanden sei, weil sich die Firma, für welche die Waare bestimmt, und an welche dieselbe von Seite der Kläger abzuliefern war, angeblich zu einer Nachfrist verstanden und aus der versäumten Lieferungsfrist keinen Schadenersatzanspruch erhoben habe, sich nicht anschliessen, da dieser Umstand für die Beurtheilung, ob Kläger einen Schaden erlitten, nicht relevant erscheint. Da in diesem Falle Kläger erst nach Ablauf der Lieferfrist die Deckung vornahm und der dabei entstandene, durch Vorlage der Factura ausgewiesene Schaden daher als Folge der Versäumung der Lieferfrist erscheint, musste die Bahn auch zum Ersatze desselben verhalten werden.

Im dritten Falle stützten die Kläger ihr Begehren darauf, dass am 29. April 1892 aus Budapest 400 kg Rothklee an sie unter Lieferzeitversicherung versandt wurden, welche erst am 5. Mai, daher mit 13 Stunden Verspätung in Ungarisch-Hradisch anlangten. Da die Sendung verspätet ankam, mussten sie sich angeblich hiefür decken, und berechnen sie den daraus entstandenen Schaden mit 39 fl. 92 kr. Da jedoch aus den über den Deckungskauf vorgelegten Facturen der Brüder C. in Wien nur die Anschaffung von 200 kg am 5. Mai hervorging und die Kläger selbst nicht mit Bestimmtheit behaupten konnten, dass die vom 7. und 8. Mai facturirten weiteren 200 kg bereits am 5. Mai und vor Anlangen der verspäteten Sendung angekauft worden waren, das Gut aber noch am 5. Mai, wenn auch mit einer Verspätung von 13 Stunden, angelangt war, konnte das Schiedsgericht nur rücksichtlich der ersterwähnten 200 kg eine Schadenersatzpflicht der Bahn annehmen, und war die Bahn daher nur zur Hälfte des angesprochenen Betrages zu verurtheilen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer neuen Weichen-Fahrstrasse in Wr.-Neustadt.) In der Station Wr.-Neustadt wird zur Förderung des Localverkehrs eine neue Weichen-Fahrstrasse bei der bestehenden Sicherungsanlage hergestellt. [28. December 1893, Z. 61.410.]

— (Herstellung einer Wasserleitung.) In km 135·515 wird für Zwecke der Firma Vogel & Noot in Wien eine Wasserleitung durch die nächst der Station Wartberg-Mürzthal gelegene 2·845 m weite, gewölbte Durchfahrt hergestellt. [6. Jänner, Z. 65.666 ex 1893.]

— (Abtragung einer Drehscheibe in Krieglach.) Die in der Station Krieglach im rechtsseitigen Stockgeleise situirte 4·5 m Drehscheibe ist entbehrlich geworden und wird sammt den damit in Verbindung stehenden zwei rechtwinkeligen Geleisedurchschneidungen abgetragen. [6. Jänner, Z. 66.953 ex 1893.]

— (Nebengebäude in Trifail.) In der Station Trifail wird ein Nebengebäude errichtet. [3. Jänner, Z. 10.]

— (Linie Triest—Nabresina—Cormons: Erweiterungs-Herstellungen in Monfalcone und Ronchi.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 26. und 27. October 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die anlässlich der Einmündung der Localbahn Monfalcone—Ronchi—Cervignano vorzunehmende Neugestaltung und Erweiterung der Anschlussstation Monfalcone und für die Umgestaltung der Haltestelle Ronchi in eine Station für den Personen- und Frachtenverkehr zur Ausführung genehmigt. [20. Jänner, Z. 3249 ex 1893.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Sperrvorrichtung bei einem Handschranken.) Bei dem Handschranken der am westlichen Ende der Station Saldenhofen in km 51·99 gelegenen Feldwegrampe wird eine Sperrvorrichtung angebracht. [14. Jänner, Z. 2170.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines neuen Zuganges zur Haltestelle Margreid.) Behufs Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen der Haltestelle Margreid und der Ortsgemeinde Kurtatsch wird von der Wegübersetzung in km 226·86 zur genannten Haltestelle ausser dem bestehenden Zugange ein neuer Fussweg errichtet. [3. Jänner, Z. 44.531 ex 1893.]

Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau. (Bauconsens für die Variantenstrecken.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. September 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Variantenprojecte der Strecke von km 0·0 bis 0·5 und von km 5·5 bis zum Endpunkte der Localbahn der Bauconcens ertheilt. Es steht somit der Inangriffnahme des Baues — die Erwerbung des erforderlichen Grundes vorausgesetzt — kein Hinderniss mehr im Wege. [3. Jänner, Z. 69.402 ex 1893.]

Seilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Oberbau-Normalien.) Die Normalpläne für die Oberbau-Construction wurden genehmigt. [20. November 1893, Z. 54.180.]

Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement.

Die Verhandlungen der vom k. k. Handelsministerium veranstalteten Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Znsatzbestimmungen zn demselben wurden am 29. Jänner um 10 Uhr Vormittags im Sitzungssaale der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand eröffnet, welcher die Berathung mit folgender Ansprache einleitete:

„Ich erlaube mir die Enquête persönlich zu eröffnen, und habe dieselbe einherufen, um eine ganze Reihe von Beschwerdepunkten erörtern zn lassen, welche über das neue Eisenbahn-Betriebsreglement und über die Znsatzbestimmungen zu demselben erhoben worden sind. Diese verschiedenen Wünsche der Verfrächter sind von der Regiernng in 52 Punkten zusammengefasst den Bahnverwaltungon zur Kenntniss gebracbt worden, nnd war die Regierung sofort bemüht, das Möglichste zu thnn, um diesen Wünschen nachzukommen.

Wie Ibnen bekannt, haben Eisenhahn-Directoren-Conferenzen stattgefnnden, welche einen grossen Theil derjenigen Beschwerden, die gegen die Znsatzbestimmungen znm Betriebsreglement erhoben worden sind, erledigt haben, nnd wurde auch in einer der letzten Conferenzen eine Reihe von Punkten, welche sich anf das eigentliche Betriebsreglement beziehen, in — wie ich glanbe — entgegenkommender Weise behandelt. Die Enquête wird sich also wesentlich mit denjenigen Punkten zn hescbäftigen haben, welche noch nicht oder nicht im Sinne der Wünsche der Verfrächter erledigt worden sind.

Es ist eine mit Bedauern hervorzuhebende Erscheinnng, dass gegen das Betriebsreglement und gegen die Zusatzbestimmnngen zu demselben eine so grosse Anzahl von Beschwerden anfgetaucht ist, und es ist inshesondere nicht zu verkennen, dass gerade in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern diese Wünsche und Beschwerden einen weit grösseren Umfang genommen haben, als dies in den anderen Ländern der Fall ist. Ich fasse dies als ein Zeichen dafür auf, dass das verfrachtende Publicum, die Handelskammen und alle Diejenigen, welche dazu berufen sind, die Interessen derselben zn vertreten, der Regierung das grosse Vertrauen entgegenbringen, sie werde Alles thun, was in ihren Kräften steht, um den Wünschen nach allen Richtungen entgegenzukommen und die auf die Betriehsverhältnisse bezüglichen Bestimmungen im Einklange mit allen hetheiligten Factoren so sicherzustellen, dass dadnrch eine gesunde Basis für das Verkehrslehen geschaffen wird. Meine Gegenwart möge den Herren den Beweis liefern, dass sich die Regierung auf das Lebhafteste dafür interessirt, den vollen Einklang mit den Wünschen der Bevölkerung und den Bedürfnissen des Verkehres herzustellen. Ich erwarte deshalb, dass die Enquête streng sachlich und, wenn ich bitten darf, mit der möglichsten Präcision in diese Verhandlungen eintrete und sie dnrchführe, weil das Handelsministerium vor der Reichsratbs-Sessiou mit einer ganzen Reihe von so wichtigen Geschäften in Anspruch genommen ist, dass es seine Zeit nicht ausschliesslich der Enquête zn widmen in der Lage ist.

Wenn es mir auch nicht vergönnt sein wird, den Verhandlungen immer beizuwobnen, und ich Se. Excellenz den Herrn Sectionschef Ritter vou Wittek ersuchen werde, im Fallo meiner Verhindernng statt meiner den Vorsitz zu führen, so kann ich die Herren doch versichern, dass ich bestreht sein weide, die Sitznngen mebrmals zu besuchen, um mich von dem gleichmässigen und glatten Gange der Verhandlungen zu informiren."

Die Dehatte wird zunächst über die in der Vorconferenz der Delegirten der Handels- und Gewerbekammern gefassten Beschlüsse eröffnet, über welche Herr Handelskammerrath J. M. Wolfbauer referirte. Derselbe beantragte zu den Beschwerdepnnkten 19 und 43 eine Aenderung des § 51, lit. l., wonach es anstatt der hisherigen Absätze 1 und 2 zu lanten hätte:

„l. Bei Sendungen, welcbe einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berübrende Ahfertignngsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen. Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz nnd die günstigsten Transportbedingnngen darbietet."

Die Versammlung bescbloss, mit der Berathung dieses Punktes ein aus Vertretern der Handels- und Gewerbekammern nnd der Verkehrsanstalten zu bildendes Subcomité zu betrauen, welches sich anch mit der Feststellung des Entwurfes des neuen Frachtbrief-Formulares zu beschäftigen haben wird.

Ueher den nächsten Antrag zu den Beschwerdepunkten 23 und 47 auf Aenderung des § 61, Absatz 4, in dem Sinne, dass die Fracht-Reclamationen hinnen Jahresfrist vom Tage der Frachtzahlung bei der Bahn einzubringen seien, während die Klage spätestens drei Monate nach der Zustellung des bezüglichen Bescheides der Bahnverwaltung erhoben werden müsse, und falls eine Reclamation bei der Bahn nicht erhoben wird, die Klage hinnen einem Jahre vom Tage der Frachtzahlung verjährt, dass ferner auszusprechen wäre, dass die Bestimmung des neuen Betriehsreglements rücksichtlich der Verjährungsfrist auf die vor dem 1. Jänner 1893 abgeschlossenen Frachtverträge keine rückwirkende Kraft äussere, und endlich, dass die Bahnen, inshesondere in Galizien, auf den Hauptstationen Nachrechnungs-Bnreaux erricbten, welche zur Erleichterung der Reclamation gegen ein gewisses Entgelt den Parteien die Frachtbriefe nachrechnen, entspinnt sich eine längere Debatte.

Man einigte sich schliesslich dahin, dass der Antrag des Vertreters der Südbahn, die Zeit der administrativen Ausfertigung der Reclamation in die Frist des § 61, Absatz 4, nicht einzurechnen, entsprechend erscheine. Die endgiltige Formulirung dieses Antrages wird dem erwäbnten Subcomité vorbehalten.

Der im Schlusssatze dieser Anträge ausgesprochene Wunsch auf Errichtung von Fracht-Nachrechnungs-Bureanx in Galizien wird mit der von dem Vertreter der k. k. Staatsbahnen gemachten Bemerkung, dass bei der k. k. General-Direction die Errichtung eines derartigen Bureaux für Galizien in Erwägung stehe, als erledigt betrachtet.

In der am 30. Jänner abgehaltenen Sitzung wurden die Berathungen über die Beschwerdepunkte 25 und 26 vorgenommen, und wurde zunächst dem in der Vorconferenz der Delegirten der Handels- und Gewerbekammern formulirten Antrage zugestimmt, an Stelle der hisherigen Zusatzbestimmung I zu § 64 des Betriehsreglements die nachstehende Bestimmung aufzunehmen:

„Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, sind zulässig."

Die weiter beantragte Auslegung des § 64, Absatz 3, in dem Sinne, dass die Eisenbahn von dem Rechte, Verfügungeu blos durch Vermittlung der Versandtstation anzunehmen, nur ausnahmsweise dann Gebrauch machen solle, wenn rücksichtlich der Vertrauenswürdigkeit der mit dem Frachtbrief-Duplicate legitimirten Partei ihrerseits Bedenken entstehen, bot Veranlassung, auf das durch den Aufnahmsschein oder das Frachtbrief-Duplicat begründete Rechtsverhältniss näher einzugeben, und wurde allseits anerkannt, dass beim Bestande dieses Institutes, wie es durch die gegenwärtige Gesetzgebung normirt ist, der Identitätsnachweis des Aufgebers nicht entbehrt werden könne. Da insbesondere die Vertreter des Getreidehandels diese Bestimmung als ihrem Handelszweige nachtheilig hezeichneten, wurde von den Handelsinteressenten der allgemeine Wunsch dahin ausgesprochen, dass die Anerkennung der Aufuahmshescheinigung als indossables Inhaberpapier anzustreben sei.

Die Verfügung über ein Gut ab einer Zwischenstation wurde von den Vertretern der Eisenbahnen als undurchführbar erklärt, dagegen unterliegt es keinem Anstande, dass die Bestimmungsstation nach der Ankunft des Gutes Verfügungen über dasselbe annehme und ausführe. Der weitere Wunsch wegen Wiederherstellung des früheren Verfahrens bei nachträglichen Dispositionen wird durch die vorstehenden Ausführungen als erledigt betrachtet und von den Antragstellern fallengelassen.

Die beantragte Aenderung des Absatzes 10 und der Zusatzbestimmung XVI zu § 53 in dem Sinne, dass die Einhebung des zehnfachen Frachtunterschiedes als Frachtzuschlag bei Wagenüberlastungen auf die Fälle einer absichtlichen Schädigung der Babn beschränkt werde, wurde abgelehnt, jedoch von den Bahnvertretern die Geneigtheit kundgegeben, den Frachtzuschlag auf den dreifachen Frachtnnterschied zu ermässigen.

Der Beschwerdepunkt 1, betreffend die Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 49 durch folgende Fassung:

„In Orten, in welchen sich Güter-Aufnahms- und Abgabestellen mehrerer Eisenbahnverwaltungen befinden, welche in Geleiseverbindung stehen, kann die Güter-Auf- und Abgabe auf jedem beliebigen Bahnhofe gegen Entrichtung der im Tariftheile II festgesetzten Gebühr erfolgen",

wird durch den zu diesem Punkte gefassten, in sachlicher Beziehung übereinstimmenden Beschluss der Directoren-Conferenz als erledigt betracbtet.

Die Aenderung der lit. e der Zusatzbestimmung XIV zu § 53 dahin, dass sie zu lauten habe:

„Wenn vom Absender die Verweigerung der Ladung ausdrücklich beantragt, diesem Antrage jedoch Mangels einer Geleisewaage oder aus einem anderen Grunde in der Versandtstation nicht entsprochen werden könnte, so ist die ohne Verschulden der Partei entstandene Ueberlast frachtfrei zur Aufgabestation rückzubefördern",

gab Anlass zu einer längeren Debatte, welche sich hauptsächlich um die Frage drehte, ob die Rückbeförderung der Ueberlast an die Aufgabestation frachtfrei (wie von den Frächtern verlangt) oder gegen die normale Frachtgebühr (Antrag der Bahnverwaltungen) erfolgen soll. Schliesslich wurde ein Compromiss-Antrag angenommen, dass diese Beförderung zu dem normalen billigsten Tarife (Specialtarif 3) stattfinden wird.

Der Wunsch der Verfrächter, dass die Aufnahmsschein-Stempelgebühr in dem Falle nicht mehr einzuheben sei, wenn die Aufnahmebescheinigung durch das ohnehin mit einer Stempelmarke versehene Frachtbrief-Duplicat erfolgt ist, wurde Seitens des k. k. Handelsministeriums bereits an das k. k. Finanzministerium geleitet. Das ursprüngliche Verlangen der Verfrächter um Auflassung der bahnamtlichen Aufnahme-Bescheinigungsgebühr bei Ausstellung von Frachtbrief-Duplicaten wurde im Hinblick auf die dagegen geltend gemachten Motive zurückgezogen.

Dem Antrage der Verfrächter auf Auflassung der Deckenmiethe für in offenen Wagen verladene Güter erklären die Vertreter der Bahnverwaltungen nur in jenen Fällen zustimmen zu können, in welchen die Verladung auf offenen Wagen in Folge Waggonmangels und aus eigener Initiative der Bahnverwaltung erfolgt ist.

Der Antrag, wonach die Handels- und Gewerbekammern aufzufordern wären, Vorschläge zu einer Verpackungsvorschrift für die einzelnen Waarengattungen zu erstatten, in welchen auch über die Zulässigkeit der Verpackung von Waaren in starkem Packpapiere Bestimmung getroffen werden soll, gelangt zur Annahme. Dagegen würden die Anregungen auf gleiche Tarifirung von theilweise in offenen, theilweise in gedeckten Wagen verladenen Sendungen von Eisen von 4 bis 6 Meter Länge, sowie auf frachtfreie Rücksendung von mit Revers versendeten und auf dem Transporte beschädigten Gütern, sowie auf Zinsenvergütung für über sechs Monate unerledigt gebliebene Reclamations-Ansprüche nach den diesfalls von den Vertretern der Bahnverwaltungen gegebenen erschöpfenden Erklärungen nicht weiter aufrechterhalten, beziehungsweise die Ordnung der diesen Beschwerden zu Grunde liegenden Unzukömmlichkeiten den competenten Factoren überlassen. Die Bahnverwaltungen sind übrigens eben damit beschäftigt, Einrichtungen zu treffen, welche eine raschere Erledigung der Reclamationen ermöglichen werden.

Das weitere Ansuchen, dass für Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9, wie früher, die Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilo pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen habe, wird nach eingehender Erörterung von den Vertretern der Bahnverwaltungen damit beantwortet, dass sie bereit seien, specialisirte Anträge über die Abänderung des Verzeichnisses der nach dem Ladegewichte zu tarifirenden Waaren in eingehende Erörterung zu ziehen.

Schliesslich wird die verlangte Berechnung der Waggonleihgebühr für die nicht belasteten Schutzwagen von den Vertretern der Bahnverwaltungen als ohnehin in Uebung stehend bezeichnet.

Bei der am 31. Jänner fortgesetzten Enquête-Berathung gelangte zunächst die vom Subcomité beantragte Formulirung einer Znsatzbestimmung zu § 51, lit. l. des Betriebsreglements zur Verhandlung, welche zu lauten hätte:

„Dem nach § 51, Absatz 4, gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung billigerer, auf dem Frachtbriefe nicht vorgeschriebener Abfertigung bei Frachtgütern, welche ohne Weg- und Abfertigungs-Vorschrift zur Aufgabe gelangen, ist mit Ausnahme nachstehender Fälle dann stets stattzugeben, wenn den an die Anwendung der nachträglich verlangten Tarife geknüpften publicirten Bedingungen entsprochen wird.

Diese Ausnahmen, in welchen nachträgliche Frachterstattungs-Ansprüche unberücksichtigt bleiben, sind:

1. Wenn nachträglich Tarif-Combinationen über Ronten in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrs-Relation nicht transportberechtigt sind. Ueber die transportberechtigten Routen haben die Versandt- und Bestimmungsstationen über Verlangen Auskunft zu geben.
2. Wenn auf dem nachträglich begehrten Transportwege eine längere reglementarische Lieferzeit sich ergeben hätte, als auf dem gewählten Wege.
3. Wenn bei Transportirung lebender Thiere streckenweise die Anwendung des Rückguttarifes und streckenweise die Anwendung von Wagenladungstarifen nachträglich gewünscht wird.
4. Wenn nachträglich eine indirecte Abfertigung beansprucht wird, der zufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke zwei Mal hätte befördert werden müssen."

Diese Fassung wurde von der Versammlung ohne Debatte angenommen.

Bezüglich des Seitens des Delegirten Orel gestellten Antrages wegen Anfnahme einer Zusatzbestimmung, wonach bei einer von Seite der Bahn erfolgten Benützung eines anderen als des von Seite der Partei vorgeschriebenen Transportweges der Absender nicht dadurch verkürzt werden darf, dass er durch eine derartige geänderte Disposition eines ihm auf bestimmten Strecken und für bestimmte Quantitäten zukommenden Frachtnachlasses ganz oder theilweise verlustig wird, war das Subcomité der Ansicht, dass der hiemit angestrebte Schutz durch § 51, lit. l., Absatz 2, gewährt erscheine, welcher Auffassung die Versammlung beipflichtet.

Der beantragte Zusatz zu § 61, Alinea 4, Ausführungsvorschrift VI, dass bahnseitig verlangte Nachzahlungen zu specificiren seien, wurde angenommen, dagegen der weitere Zusatz, dass bei Rückvergütungen von Seite der Bahnen auf dem betreffenden Frachtbelege der rückvergütete Betrag unter der Angabe zu detailliren sei, aus welchem Titel die Rückvergütung erfolgte, von dem Referenten im Hinblicke auf die Seitens der Bahnvertreter gegebenen Aufklärungen zurückgezogen.

Die Ergänznng der Zusatzbestimmungen zn § 68 in der Richtung, dass in die bahnamtlichen Avisi bei Sendungen mit Interesse-Declaration eingetragen werde: „Mit declarirtem Interesse an der Lieferung", wurde mit der von den Vertretern der Bahnverwaltungen verlangten Beschränkung angenommen, dass die Bahnverwaltungen für etwa hiebei vorkommende Versehen nicht verantwortlich gemacht werden sollen.

Der Wunsch wegen Zulassung von Generalreversen für mangelhafte Verpackung hinsichtlich solcher Etablissements, welche regelmässig Waaren verfrachten, die als mangelhaft verpackt angesehen werden müssen (so z. B. Möbel aus gebogenem Holze), wobei auf dem Frachtbriefe sodann der einfache Vermerk „Generalrevers" anzubringen wäre, wurde mit dem von der Eisenbahn-Directoren-Conferenz in zustimmendem Sinne bereits gefassten Beschlusse als erledigt betrachtet.

Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 70, Absatz 3, wonach der Absender von dem bevorstehenden Verkaufe mittelst recommandirten Schreibens rechtzeitig zu verständigen sei, wurde angenommen.

Sodann gelangte der Antrag wegen Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 69, wonach die Berechnung der 24stündigen Entladefrist, je nachdem die Avisirung mittelst der Post oder durch einen Boten erfolgt, in einer für den Empfänger günstigen Weise geregelt werden soll, zur Erörterung. Nachdem in der Debatte hervorgehoben wurde, dass die gewünschte Aenderung nur durch besondere Verhältnisse einzelner Verkehrsgebiete begründet werden könne und mit dem allgemein gehegten Wunsche nach Beschleunigung des Wagen-Turnus unvereinbar sei, wurde der Punkt mit dem Hinweise auf die von den Bahnvertretern kundgegebene Bereitwilligkeit erledigt, Seitens ihrer Verwaltungen dort, wo es die obwaltenden speciellen Bedürfnisse erheischen, dem Wunsche nach rascherer Avisirung in zweckdienlicher Weise Rechnung tragen zu wollen. Dem Wunsche, bei Einhebung der Wägegebühr für Waggonladungen, welche auf Brücken- oder auf Decimalwaagen verwogen wurden, keinen Unterschied zu machen, ob die Verwiegung unterbrochen oder in ununterbrochener Folge stattfand, wurde Seitens der Bahnvertreter mit der Einschränkung zugestimmt, dass die Verladung an einem und demselben Tage vollzogen sein müsse. Ueberdies wurde die Ausdehnung dieses Zugeständnisses auf je fortlaufende 24 Stunden als nicht ausgeschlossen bezeichnet.

Bezüglich der weiteren Anträge wegen Aenderung der Bestimmungen des Abschnittes B VI, c. des Theiles I in dem Sinne, dass bei Langholz, Stabeisen und eisernen Trägern, welche eine Länge von mehr als 6·3 Meter haben, dieselbe Auf- nnd Abladegebühr angewendet werde wie bei kürzeren Waaren dieser Art, ferner wegen Abänderung der Zusatzbestimmung IV zu § 51 in dem Sinne, dass Frachtbriefe mit der Adresse: „An den Stationsvorstand in . . . " oder: „An die Güter-Expedition in . . . " ganz allgemein zugelassen werden sollen; endlich dass die österreichischen Eisenbahnverwaltungen zu ersuchen

wären, das Wägegeld für Frachtgüter, sofern die Verwiegung auf einer Geleisewaage erfolgt, für den Wagen auf 40 kr. ö. W. zu ermässigen, konnte zwischen den Anschauungen der beiderseitigen Vertreter keine Uebereinstimmung erzielt werden, weshalb von einer Beschlussfassung abgesehen werden musste.

In der am 1. Februar abgehaltenen letzten Sitzung gelangten zunächst die in der Conferenz der Delegirten der Handels- und Gewerbekammern nicht behandelten Abänderungs-Anträge zur Verhandlung, von welchen die Zusatzbestimmung XI zu § 53, wonach die Partei bei Verlangen der Nachwage des Waggons nur dann vom Wägegeld befreit ist, wenn diese Nachwägung eine grössere Abweichung als 2 pCt. von dem an dem Wagen angeschriebenen Eigengewichte ergibt, fallen gelassen wurde. Der hiemit in Zusammenhang gebrachte Antrag des Delegirten Orel wegen Uebernahme der auf der Abwage von Waggonladungen bezüglichen Bestimmungen des deutschen Betriebs-Reglements wird im Tarif-Comité der Eisenbahn-Directoren-Conferenz weiter behandelt werden. Die beantragte Aenderung des § 54, Absatz 5 bis 7, wonach vor dem Jahre 1893 auch bei Wagenladungen Aufnahmescheine zugelassen werden sollen, wird angenommen, desgleichen wird von den Bahnverwaltungen die Verlängerung der Frist für die Einbringung von Declarationen wegen versäumter Lieferzeit (§ 90, Absatz 2, Z. 2) auf 14 Tage zugestanden. Die sonstigen Anträge wurden in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der Vorconferenz theils als in den bereits behandelten Anträgen inbegriffen erklärt, theils fallen gelassen.

Das zur Berathung specieller Fragen eingesetzte Subcomité beantragte sodann folgende Ergänzungen des § 61, Absatz 4, zunächst im Wege einer Zusatzbestimmung, eventuell im Wege einer Abänderung des Betriebs-Reglements, und zwar: „In diese Jahresfrist wird die vom Reclamanten nachzuweisende Zeit, vom Tage einer bei der Eisenbahn-Verwaltung eingebrachten Reclamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn, in die Reclamation nicht eingerechnet. Der Frachtbrief kann bei der Reclamation im Originale oder in einer von der Eisenbahn-Verwaltung mit dem Originale übereinstimmend befundenen Abschrift vorgelegt, muss jedoch zum Zwecke der Bezahlung stets im Originale beigebracht werden."

Endlich beantragte das Subcomité rücksichtlich des nöthigen Falles zu vergrössernden Frachtbrief-Formulares folgende Zusätze und Aenderungen: „1. Nach den Vordrucken „Eigenth." (der Wagen) je einen Vordruck „Ladegew. (Fläche)" beizufügen; 2. a) Trennung der Adresse von der Angabe der Bestimmungs-Station durch einen horizontalen Trennungsstrich, b) Ersetzung des Wortes „Station" durch „Bestimmungs-Station"; 3. dem Vordruck: „etwa beantragter Transportweg" in Klammern die Worte („anzuwendende Tarife") beizufügen; 4. den Raum für die Beschreibung des Gutes und „sonstige zulässige Erklärungen" durch Uebertragung aller auf der linken Frachtbriefseite folgenden Rubriken auf die rechte Seite zu vergrössern, hingegen 5. auf der linken Seite die Rubriken „Stempel der Versandtstation", „Waagestempel" und „Stempel der Bestimmungs-Station" (statt „Empfangsstation") zu übertragen; 6. oberhalb der „Rechnung" folgende, von der linken Frachtbriefseite zu entfernende Rubriken in nachstehender Reihenfolge anzubringen: „declarirtes Interesse an der Lieferung", „Francaturvormerk des Absenders" und „Nachnahme" (Barvorschuss, nach Eingang, Einzel-Nachweis); 7. Zwischen der Adresse und den ad 6. bezeichneten Rubriken die Rubrik „wird Duplicat", „Aufnahmsschein", Quittungsbuch beantragt?" und „Duplicat-Aufnahmsschein-Stempel" einzuschalten; 8. wenn nach den Raumverhältnissen thunlich, die Bezeichnung der wichtigsten Nebengebühren der Versandtbahn in der „Rechnung" vorzudrucken; 9. unterhalb der „Rechnung" den Vordruck für das Datum so wie „Unterschrift und Adresse des Absenders" und die „Bemerkungen" anzubringen. Auch wird beantragt, die internen Frachtbriefe zur Unterscheidung von den internationalen durch einen lichten Farbenton zu kennzeichnen. Sämmtliche vorstehenden Anträge des Subcomité wurden von der Versammlung angenommen.

Im Anschlusse hieran wurde über eine Reihe von im Wege der Eisenbahn-Directoren-Conferenz beim k. k. Handelsministerium beziehungsweise der Enquête, vorgelegten Anträgen der Eisenbahn-Verwaltungen verhandelt, nachdem zuvor die die Personen- und Gepäcks-Beförderung behandelnden Punkte ausgeschieden und der Berathung an anderer Stelle vorbehalten worden waren. Von den ersterwähnten Anträgen wurden jene auf Ergänzung des § 51, Alinea 2, wonach von den Parteien in die Frachtbriefe eingetragene unzulässige Erklärungen für nichtig erklärt werden, ferner auf Abänderung des § 56, Alinea 3 und 6, und § 69, Alinea 2, wonach den Eisenbahnen die Bekanntmachung der Dienststunden so wie der Lade- und Entladefristen in einem Localblatte zu erlassen und die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Bekanntmachung der Ladefristen mittelst Anschlages, analog der im § 69, Alinea 2, enthaltenen Bestimmung auf den Fall zu beschränken wäre, dass diese Fristen für die einzelnen Stationen desselben Bahngebietes verschieden festgesetzt sind, ferner auf Ergänzung des § 70, Alinea 3, mittelst einer Bestimmung, durch welche der Bahn das Recht eingeräumt wird, ein unbezogenes Gut auch in dem Falle der bereits erfolgten Auslösung des Frachtbriefes ohne Förmlichkeit zu veräussern, von der Versammlung nach kurzer Darlegung des Sachverhaltes angenommen.

Die weiteren auf eine Verbesserung des gegenwärtigen Textes des Betriebs-Reglements abzielenden Anträge, und zwar zu § 46, Alinea 1, (Einschaltung des Satzes: „Die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung hängt davon ab, ob eine entsprechende Raumausnützung platzgreifen kann"), ferner zu § 51, Alinea 1 (Aufnahme einer Bestimmung, wonach die Eisenbahnen Güter auch ohne Frachtbriefe zum Transporte übernehmen können), endlich zu § 50 (Aufnahme einer Bestimmung, welche die Eisenbahn ausdrücklich zur Ausschliessung gewisser Güter von der eilgutmässigen Beförderung berechtigt) werden nebst mehreren sonstigen Anträgen specieller Natur ebenfalls angenommen.

Zu § 63 wurde von den Bahnverwaltungen beantragt, entweder die längeren Lieferzeiten des internationalen Uebereinkommens für den internen Verkehr anzuwenden oder demselben bei Gewährung von Zuschlagsfristen ein weittragendes Entgegenkommen zuzugestehen.

Die Vertreter des Handelsstandes erheben keine Einwendung dagegen, dass der Regierung empfohlen werde, dort, wo sich die Lieferfristen als zu kurz erweisen, eine entsprechende Abhilfe in Erwägung zu ziehen.

Im Anschlusse an die von den Eisenbahnen gestellten Anträge gelangten mehrere Wünsche der „Associazione vinicola e viticola" in Trient zur Erörterung, wobei dem Wunsche nach Erleichterung der Einbringung von Reclamationen durch die bei der Enquête zugestandene Verlängerung der Reclamations-Frist bei Lieferzeit-Versäumnissen auf 14 Tage, ferner dem Wunsche wegen Ermässigung des Lagerzinses bei Transporthindernissen durch den Hinweis auf die dieserhalb im Tariftheile I aufgenommene Bestimmung entsprochen erscheint.

Schliesslich wurde vom Delegirten Dr. Bing in Bedachtnahme auf die besonderen Verhältnisse der Localbahnen der Antrag gestellt, dass, wenn nach den baulichen Anlagen einer Eisenbahn die Wagen von dem Versender nicht bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewichte beladen werden dürfen, an Stelle dieses Ladegewichtes das auf dem Frachtbriefe durch Vormerk zugestandene geringere Ladegewicht tritt, welches dann auch für die Frachtzahlung zu gelten hat. Bei der hierüber gepflogenen Berathung wurde vom Herrn Regierungsrathe Klima mitgetheilt, dass das Tarif-Comité der Eisenbahnen sich mit diesem Gegenstande bereits beschäftige, und wurde die Berücksichtigung des geäusserten Wunsches von dem als Ersatzmann der Handelskammer-Gruppe der Enquête beigezogenen Handelskammerrathe Neuber wärmstens unterstützt.

Nach Erledigung sämmtlicher Punkte der Tagesordnung sprach der Herr Vorsitzende Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek im Namen Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers sämmtlichen Anwesenden den wärmsten Dank für ihre angestrengte und hingebungsvolle Mühewaltung aus, welche es ermöglichte, den Intentionen Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers entsprechend, das umfangreiche Berathungs-Material in so kurzer Zeit zu bewältigen. Der erzielte günstige Erfolg sei eben so sehr der streng sachlichen, objectiven und gehaltvollen Discussion der schwebenden Fragen seitens der Herren Vertreter des Handelsstandes wie nicht minder der entgegenkommenden Haltung der Herren Vertreter der Eisenbahnen zu verdanken, welche ohne Voreingenommenheit und mit Wohlwollen in die Erörterung der erhobenen Beschwerden herangetreten sind. Der Vorsitzende schliesst mit dem Ausdrucke der Ueberzeugung, dass die zu Ende geführte Berathung reiche Früchte tragen werde.

Der von der Vorconferenz bestimmte Referent Herr Handelskammerrath Wolfbauer dankte Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister, dass er den Vertretern des Handels durch die Einberufung der gegenwärtigen Enquête Gelegenheit gegeben habe, ihre Wünsche in einer Weise zur Erörterung zu bringen, die es ermöglichte, denselben zum grossen Theile Rechnung zu tragen. Er dankte dem Vorsitzenden für die unparteiische und allseits wohlwollende Leitung der Verhandlungen und ebenso dem Referenten des Handelsministeriums Herrn Regierungsrath Dr. Freiherrn von Buschman für die thatkräftige Unterstützung besonders bei den Comité-Berathungen. Nicht minder seien die

Vertreter des Handelsstandes den Herren Vertretern der Bahnen zu Dank verpflichtet für deren conciliantes Entgegenkommen, wodurch eine grosse Zahl der wichtigsten Wünsche einem befriedigenden Resultate zugeführt wurde, so wie es den Herren Bahnvertretern andererseits auch mehrfach gelungen sei, die Vertreter des Handels und der Industrie von den Schwierigkeiten zu überzeugen, die sich der Realisirung eines Theiles ihrer Wünsche dermalen noch entgegenstellen.

Namens der Vertreter der Eisenbahnen dankte Herr General-Directions-Rath Dr. Röll den Delegirten des Handels und der Industrie für ihr massvolles und streng sachliches Verhalten bei den Berathungen.

Nachdem noch Regierungsrath Dr. Ritter von Kuh Namens der Eisenbahnen Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister den Dank ausgesprochen hatte, wurde von Director Heimhold die umsichtige Mühewaltung des Handelskammer-Referenten Herrn Wolfbauer dankend anerkannt und von dem Triester Delegirten Schadelook in seinem hiemit übereinstimmenden Schlussworte das freundliche Entgegenkommen der Wiener Handelskammer und ihres Präsidenten bei der Abhaltung der Enquête besonders hervorgehoben, wonach die Berathnng um 1¾ Uhr Nachmittags geschlossen wurde.

Die von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand einberufene und am 29. Jänner eröffnete Enquête zur Erörterung der Beschwerden, welche aus den Kreisen des Handels, der Industrie und der Landwirtbschaft gegen das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement und die zu demselben seitens der Bahnverwaltungen erlassenen Zusatzbestimmungen erhoben wurden, ist nach mehrtägigen eingehenden Beratbungen am 1. Februar zum Abschlusse gelangt.

Der Verlauf der Enquête, deren Ahhaltung in den betheiligten Kreisen mit Spannung entgegengesehen wurde, gestaltete sich, Dank der streng objectiven und concilianten Haltung, welche sowohl die Vertreter des Handelsstandes als jene der Eisenbahnen, entsprechend dem Wunsche des Herrn Handelsministers, betbätigten, zu einem eben so sehr sachlich interessanten wie ergebnissreichen.

In Folge der knappen und concisen Form, welche sich sämmtliche Redner hei ihren Ausführungen auferlegten, ist es möglich geworden, nicht nur im Anscblusse an das durch den Vertreter der Wiener Handelskammer erstattete Referat sämmt-52 Beschwerdepunkte, welche in den hekannten drei Erlässen des k. k. Handelsministeriums zusammengefasst sind, sondern auch die von der Landwirthschaftsgruppe vorgehrachten Desiderien der Trienter „Associazione vinicola e viticola“ und die von den Eisenbahn-Verwaltungen formulirten Abänderungs- und Verbesserungs-Anträge zum Betriebs-Reglement der Beratbung zuzuführen.

Mit hesonderer Befriedigung muss constatirt werden, dass diese Berathung in der weitaus überwiegenden Mehrzahl der erörterten Fragen nicht nur eine Annäherung, sondern eine vollständige Uehereinstimmung in den Anschauungen der vertretenen Interessen-Gruppen herbeigeführt hat, welche in einer Reihe von einstimmig gefassten Beschlüssen der Enqnête zum Ausdrucke gelangt ist. Dies gilt namentlich von jenen vier Punkten, welche als die wichtigsten unter den erhohenen Beschwerden an der Spitze des Referates der Wiener Handelskammer erscheinen. Es wurde nämlich hinsichtlich der vielumstrittenen Frage der Routenvorschrift (§ 51 lit l) und des damit im engsten Zusammenhange stehenden Wunsches der nachträglichen Anwendung billigerer Tarife eine Fassung der Zusatzbestimmungen erzielt, welche den Wünschen der Geschäftswelt in weitgehendem Masse Rechnung trägt.

Weiter wnrde der einmüthigen, dringenden Beschwerde betreffend die in § 61, Absatz 4, enthaltene einjährige Frist für die Geltendmachung von Porto-Reclamationen durch die Anerkennung des Principes abgeholfen, dass in diese Frist die vom Reclamanten nachzuweisende Zeit vom Tage einer bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich eingebrachten Reclamation bis zum Tage der Zustellnng des ersten meritorischen Bescheides an den Reclamanten nicht eingerechnet wird, wobei die von der Geschäftswelt angestrebte Erleichterung erreicht wurde, dass von der Beibringung des Original-Frachtbriefes eventuell Umgang genommen werden kann.

Nicht minder wurde dem Streben der Geschäftswelt nach Erleichterung der nachträglichen Dispositionen (§ 64) durch deren Zulassung in der Bestimmungs-Statiou und die Zusage der Babnen entgegengekommen, solche Dispositionen auch über die ursprüngliche Bestimmungs-Station hinaus so wie nach seitwärts gelegenen Stationen anzunehmen. Ebenso wurde ein wesentliches Gravamen, die Einhebung des zehnfacben Fracbtunterschiedes bei Wagen-Ueberlastungen durch das Zugeständniss der Bahnen behohen, diesen Zuschlag auf den dreifachen Frachtunterschied herabzusetzen.

Der durch die Enquête herbeigeführte Meinungsaustausch hat demnach in den wichtigsten Beschwerdepnnkten zu einer Ansgleichung der Gegensätze geführt, welche im Vereine mit den besonders am Schlusse der Enquête übereinstimmend zum Ausdrucke gelangten Dankesäusserungen und Vertrauens-Kundgebungen für die Regierung und insbesondere Sr. Excellenz den Herrn Handelsminister, einen überaus hefriedigenden Erfolg der dem Gegenstande zugewendeten Bemühungen darstellt, dessen Tragweite namentlich auch in der Wiederherstellung normaler, geschäftsfreundlicher Beziehungen zwischen den Verkehrsanstalten und dem Publicum hervortreten wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sorgfalt der Frachtführer bei Eintritt eines als höhere Gewalt zu betrachtenden Ereignisses.) Der I. Civilsenat des deutschen Reichsgerichtes hat mit Urtheil vom 12. April v. J. zu Recht erkannt, dass durch den Eintritt eines als höbere Gewalt zu betrachenden Ereignisses, das in seinen Folgen das Frachtgut zu beschädigen hegonnen hat, die dem Frachtführer ohliegende äusserste Sorgfalt für die Bewahrnng des ihm anvertranten Gntes nicbt aufgehoben ist. Vielmebr ist dieselbe dann nach der Richtung zu hethätigen, dass die schädlichen Folgen des Ereignisses nach Möglichkeit abzuwenden siud und so der Umfang des seiner Entstebung nach unabwendbaren Schadens auf das möglichst geringe Mass herabzumindern ist.

— (Beschränkte Haftpflicht der Eisenbahn für Transporte unter einer Schutzdecke.) Nach einem Urtheil des Oberlandesgerichtes zu Köln vom 15. Mai v. J. ist unter einem „unbedeckten Wagen“ der Eisenhahn im Sinne des Art. 424, Ziffer 1 des Handelsgesetzbuches ein offener, seiner Bauart und dauernden Einricbtung nach mit einer Bedeckung nach Oben nicht versehener Wagen zu verstehen. Diese Eigenschaft geht dadurch, dass die Eisenbahn das Frachtgut mit Schutzdecken versieht, nicbt verloren. Die Eisenbahn ist daher, wenn ihre Haftung durcb eine in Gemässheit Art. 424, Ziffer 2 getroffene Bestimmung des Frachtvertrages für diese Transportart ausgeschlossen ist, für den Schaden, welcher aus der mit letzterer verbundenen Gefahr entstanden ist, auch dann nicht ersatzpflichtig, wenn sie das Frachtgut ohne oder gegen Vergütung mit solchen Decken hat versehen lassen.

Preussen. (Beginn der Entladefrist bei Ablieferung des Gutes.) Nach der Zusatzhestimmung I, Absatz 1, im deutschen Eisenbahn-Gütertarif zu Ziffer 2 des § 69 der Verkehrsordnung für die Eisenhahnen Deutschlands, beginnt die Entladefrist für die vom Empfänger abzuladenden Güter, wenn die Benachrichtigung des Empfängers über die Ankunft des Gutes durch die Post erfolgt, drei Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post. Die kgl. Eisenbabn-Direction zu Berlin hat nun zur Beseitigung von Zweifeln für ihren Verwaltungsbereich Folgendes bestimmt: 1. In denjenigen Fällen, in welchen die Auflieferung des Benachrichtigungsschreibens zur Post nach 4 Uhr Nachmittags erfolgt, und diese Benachrichtigungen nach den hestehenden Posteinrichtungen noch an dem Aufgabetage oder am folgenden Tage vor 7 Uhr Morgens dem Empfänger postseitig zugestellt werden, ist die dreistündige Zuschlagsfrist auf die Nachtstunden in Anrechnung zu hringen, so dass die Entladefrist von 12 Stunden am nächsten Werktage Morgens 7 Uhr heginnt und Abends 7 Uhr endet. 2. Soweit die am Sonnahend oder am Tage vor einem Festtage Nachmittags nach 4 Uhr, hezw. in den folgenden Nachtstunden zur Post gegehenen Benachrichtigungsschreiben postseitig noch am folgenden Sonn-, hezw. Festtage den Empfängern bestellt werden, wird dieser Tag auf die dreistündige Zuschlagsfrist angerechnet. Die 12stündige Entladefrist beginnt mithin am darauffolgenden Werktage Morgens 7 Uhr und endet an demselben Tage Ahends 7 Uhr. 3. Werden dagegen die nach 4 Uhr Nachmittags, hezw. Nachts zur Post gegehenen Benachrichtigungsschreiben den Empfängern durch die Post erst nach 7 Uhr Morgens des folgenden Werktages zugestellt, so ist die dreiständige Zuschlagsfrist ehenso wie hei den in der Zeit von 7 Ubr Morgens bis 4 Uhr Nachmittags zur Post gegehenen Benachrichtigungsschreiben nach Tages- (Geschäfts-) Stunden zu herechnen, so dass sicb die Entladefrist um 3 Tagesstunden ver-

längert. Die Feststellung der postseitigen Briefbestellzeiten liegt den Abfertigungsstellen hinsichtlich der für dieselben in Betracht kommenden Orte ob.

— (Rechte des Empfängers bei Ablieferung der Güter.) Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist es gestattet, der schriftlichen Anweisung des gehörig legitimirten Adressaten auf Auslieferung der Güter und des Frachtbriefes an einen Dritten am ursprünglichen Bestimmungsorte unter Einziehung der Fracht von dem letzteren Folge zu leisten, sofern nicht der Absender von dem ihm nach § 64 der Verkehrsordnung zustehenden Rechte Gebrauch macht. In Erweiterung dieser Bestimmung hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Verfügung vom 30. November 1893 gestattet, dass, wie im Directions-Bezirke Elberfeld bereits üblich gewesen, auf entsprechend schriftliche Anweisung des gehörig legitimirten Adressaten der Frachtbrief nicht dem zur Empfangnahme des Gutes angewiesenen Dritten, sondern dem Adressaten selbst ausgeliefert werde. Auch soll es keinen Unterschied machen, ob die Fracht oder sonst auf dem Gute haftende Gebühren und Nachnahmen schon von dem Frachtbrief-Adressaten übersandt worden sind oder von dem bezeichneten Empfänger bezahlt werden. Jedenfalls ist jedoch das Gut vor voller Zahlung der Fracht oder sonst auf dem Gute haftender Beträge oder vor giltigem Vermerk in dem etwa eingeräumten Credit-Conto nicht anszuliefern.

Schweiz. (Erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Eisenbahn-Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz.) Der schweizerische Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 30. Jänner dem Antrage der deutschen Regierung, den Einführungstermin für die Vereinbarungen erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz vom 13. Juni 1893, und denjenigen für die Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz vom 13./14. Juni 1893, auf den 1. März 1894 zu verschieben, zugestimmt.

— (Genehmigung von Tarifen.) Das schweizer. Eisenbahn-Departement hat unter dem 26. Jänner genehmigt: Neue, theils erhöhte Fahrtaxen für den internen Personenverkehr der Eisenbahn Glion aux Rochers de Naye sowie für den directen Verkehr mit der Station Territet; neue Taxen für Abonnementsbillets für den internen Verkehr der Eisenbahn Glion aux Rochers de Naye, sowie für den directen Verkehr mit der Station Territet, neue Taxen für Collectivbillets für den internen Personenverkehr der Eisenbahn Glion aux Rochers de Naye; die durch Einführung neuer Taxen und Tarifbestimmungen nothwendig gewordenen Aenderungen des Transports- und Tarifreglements Nr. XII der Eisenbahn Glion aux Rochers de Naye, betreffend die Collectivbillets, Abonnementsbillets und Fahrtaxen für den internen Personenverkehr; Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement im internen Verkehr der Jura-Simplon-Bahn, enthaltend Bestimmungen und Taxen für Abonnementshefte für 24 einfache Fahrten, sowie Bestimmungen und Taxen für Abonnements im internen und directen Verkehr der Bulle-Romont-Bahu; einen Anhang zum Ausnahmetarif vom 1. September 1893 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie von Oelsaaten, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes; die Aufnahme von Frachtsätzen für die Stationen Anvaing und Rumbecke in den Ausnahmetarif Nr. 20 für die Beförderung von Cichorienwurzeln im Belgisch-Italien. Verkehr; Nachtrag I (2. Anflage) zum Ausnahmetarif vom 1. October 1891 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel Traubenzucker und Stärkezucker) des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbandes, enthaltend die durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr bedingten Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, Cursdifferenzen und Bestimmungen über deren Anwendung, abgeänderte und neue Frachtsätze, Frachtsätze für die Beförderung von Roh- und Sandzucker, eine geänderte Lieferzeittabelle, sowie verschiedene Berichtigungen und Ergänzungen; Nachtrag II zu den Ausnahmetarifen vom 1. Jänner 1892 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquettes in ganzen Wagenladungen, Theil VI, Tariftabellen des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbandes, enthaltend die durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr bedingten Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie die Einbeziehung der Stationen Radnitz und Wiesa in den Böhmisch-Schweizerischen Kohlentarif, ein neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten und verschiedene kleine Aenderungen und Ergänzungen; Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bier in Fässern, sowie von in Specialwagen leer zurückgehenden Bierfässern zwischen Stationen der Oesterr. Staatsbahnen und der Böhm. Westbahn einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn anderseits; Ausnahmetaxen für die Beförderung von Gries, Weizenmehl und Roggenmehl in Ladungen von 10.000 kg ab Genf transit mit Provenienz von Marseille nach ostschweizerischen Stationen; ferner einen Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr zwischen der Station Delle einerseits und den im Tarif bezeichneten schweizerischen Stationen anderseits.

— (Fristerstreckung zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahnstrecke Rapperswil—Stadelhofen.) Die zuletzt durch Bundesrathsbeschluss vom 13. October 1893 erstreckte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der rechtsufrigen Zürichseebahn wurde für die Strecke Rapperswil—Stadelhofen neuerlich verlängert, u. zw. bis 1. März.

Dänemark. (Einführung der mitteleuropäischen Einheitszeit.) Mit Ausnahme der Faröer-Inseln ist seit dem 1. Jänner in ganz Dänemark die mitteleuropäische Einheitszeit nach dem Mittagsstandpunkt der Sonne auf dem 15. östlichen Längegrade von Greenvich eingeführt worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marie Valerie“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 T. Gehalt ist am 28. December 1893 nach 60tägiger Fahrt mit 7 Passagieren und 2905 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Kobe 22.330 kg Curiositäten; aus Haukow 10.759 kg Unschlitt; aus Shanghai 57.449 kg Unschlitt, 600 kg Droguen, 1750 kg Thee; aus Canton 38.500 kg Quassia, 15.456 kg Seide; aus Batavia 9900 kg Kaffee; aus Soerabaya 968 kg Kaffee, aus Hongkong 2400 kg Anisöl, 26.250 kg Quassia, 4800 kg Curiositäten; aus Penang 49.200 kg Pfeffer; aus Madras 40.700 kg Baumwolle, 3800 kg Indigo; aus Colombo 144.382 kg Cocosnussöl (hievon 35.099 kg für Venedig), 20.300 kg Kaffee, 5075 kg Saganholz, 625 kg Zimmt, 420 kg Thee; aus Singapore 12.036 kg Häute, 9075 kg Oel, 50.750 kg Zinn, 8220 kg Perlmutter, 18.777 kg Kaffee, 178.640 kg Pfeffer (hievon 9947 kg für Ancona und 4770 kg für Venedig), 101.500 kg Sago; aus Calcutta 2080 kg Besen, 1015 kg Hörner, 131.340 kg Häute, (hievon 78.967 kg für Venedig und 5176 kg für Ancona), 14.972 kg Gummilack, 330.635 kg Jute (hievon 90.588 kg für Ancona und 181.177 kg für Fiume; aus Bombay 542.235 kg Baumwolle (hievon 298.035 kg für Venedig), 40.600 kg Mirabolamen, 1407 kg Teakholz, 406.000 kg Giorgolinasamen, 367.937 kg Ricinussamen (hievon 266.437 kg für Venedig), 126.875 kg Leinsamen (hievon 76.125 kg für Venedig); aus Aden 1482 kg Gummiöl, 430 kg Weihrauch, 4027 kg Kaffee, 2742 kg Häute; aus Suez 1400 kg Kupfer, 42.370 kg Gummi; aus Port Said 4550 kg Häute, 12.180 kg Unschlitt, 10.830 kg Indigo, 180 kg Thee, 10.300 kg Zinn, 14.272 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,604.507 fl. ö. W.

Frankreich. (Hebung eines gesunkenen Dampfers.) In Brest wurde kürzlich eine in Anbetracht der schwierigen Verhältnisse sehr interessante Arbeit vorgenommen. Es handelte sich darum, den Dampfer „Celte“, welcher vor ungefähr 16 Monaten in der Wassertiefe von 30 m im Handelshafen gesunken war, möglichst unversehrt zu heben. Der fragliche Dampfer war an der Mündung des Canals von Brest auf einen Felsen gestossen; durch Forcirung der Maschine konnte er noch bis zum ersten Hafenbassin gelangen, woselbst er rasch sank. Es wurden zunächst durch Taucher 12 mächtige Ketten unter dem Kiele des im Sande eingesunkenen Fahrzeuges durchgeholt und auf Pontons straffgesetzt. Mit Hilfe einer grossen Anzahl erfahrener Mannschaften, die von der Kriegsmarine beigestellt wurden, konnte der „Celte“ durch Benützung des hohen Unterschiedes zwischen den Gezeiten nach und nach gehoben und, auf die Pontons gestützt, mit Hilfe dreier Schleppdampfer durch die Ausfahrt des Bassins an eine seichte Stelle der Rhede gebracht worden, wo er entweder ausgebessert oder demolirt werden soll.

[„Le Montieur de la Flotte.“]

England. (Neuer Apparat zum Kohleneinschiffen.) Bei den vorjährigen britischen Flottenmanövern wurde zum ersten Male eine neue Vorrichtung zum Kohleneinschiffen in Anwendung gebracht, die sich durchaus bewährt haben soll. Der von einem Rheder, Mr. Templerley, erfundene Apparat, der „Transporteur" genannt wird, besteht ans einem ungefähr 15 m langen Stahlbaum, der als Laufkrahn dient. Zehn Säcke Kohle im Gewichte von ca. 1 t wurden gleichzeitig aufgewunden und, sobald die gegebene Höhe erreicht war, durch eine automatische Vorrichtung auf den Laufkrahn gebracht, der sie auf das Schiff beförderte. Diese Vorrichtung steht unter der Controle eines einzigen Mannes, der auch die zum Heben der Säcke erforderliche Dampfwinde bedient. Jeder Apparat soll, in voller Arbeit, ca. 50 t per Stunde zu befördern vermögen. Auf dem Flaggenschiffe „Royal Sovereign", welches mit diesem Apparate Kohlen einschiffte, war diese Arbeit bereits um Mittag beendet, während der „Rodney", der dies nach der alten Methode vornahm und ungefähr die gleiche Kohlenmenge einzunehmen hatte, die ganze Mannschaft bis 12 Uhr Nachts dabei in Arbeit halten musste. [„Hansa."]

— (Frachtendampfer „Levic".) Der grösste derzeit bestehende Frachtendampfer lief am 23. September 1893 von der Werfte Harland and Wolff in Queens Island, Belfast, für die White-Star-Linie vom Stapel. Dieses „Levic" getaufte Schiff misst in der Länge 152.4 m, in der Breite 18·3 m und besitzt bei einem Deplacement von 14.089 t die Raumtiefe von 11·6 m. Der Register-Tonnengehalt wird voraussichtlich 8315 Brutto und 5335 Netto-Raumtonnen betragen. Als Motor dienen Zwillingsschrauben, welche von zwei Triple-Expansionsmaschinen, die unabhängig von einander installirt sind, getrieben werden. Das Fahrzeug hat auf dem Ober- und Sturmdecke Einrichtungen zur Unterbringung von 800 Stück Rindvieh und Ställe für 20 Pferde. Auf die Gesundheit der zu transportirenden Thiere ist durch alle Neuerungen, welche sich auf eine gute Ventilation und frisches Trinkwasser beziehen, Bedacht genommen worden. Dieses grosse und vortrefflich eingerichtete Fahrzeug besitzt für die englische Regierung einen nicht zu unterschätzenden Werth, da es im Kriegsfalle als ein mächtiges Pferde- und Material-Transportschiff dienen wird können. [„Engineering."]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Jänner 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	709·49	—	9·97	699·52	—	—	—	—
Roggen	210·96	231·13	10·84	431·25	—	—	—	—
Gerste	1.595·53	642·83	631·59	1.606·77	425·93	—	121·80	304·13
Hafer	501·01	648·41	445·13	704·29	—	—	—	—
Erbsen	1.040·53	405·33	511·84	934·02	102·68	—	—	102·68
Bohnen	575·30	604·86	298·85	881·31	—	16·55	—	16·55
Raps	379·62	138·75	98·97	419·40	—	—	—	—
Wicken und Hirse	329·75	379·79	447·18	262·36	296·42	—	—	296·42
Haide und Mais	495·31	00 20	169·44	326·07	—	—	—	—
Hanfsamen	198·04	—	—	198·04	—	—	—	—
Leindotter etc.	15·55	—	—	15·55	199·54	—	—	199·54
Diverse	38·34	7·09	19·87	26·36	—	—	—	—
Zusammen	6.089·43	3.058·39	2.642·88	6.504·94	1.024·57	16·55	121·80	919·32
Versicherungswerth fl.	47.221	19.961	17.989	49.193	8.050	160	700	7.510
Spiritus	949·62	—	112·00	837·62	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	15.889	—	1.678	14.211	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine Stück	8	7	1	14	1	1	—	2
Versicherungswerth fl.	5.300	4.400	300	9.400	1.950	800	—	2·750
Abgesondert übertragene Warrants Stück	4	6	—	10	1	—	—	1
Versicherungswerth fl.	2.600	3.400	—	6.000	1.950	—	—	1.950
Lombardbetrag fl.	1.615	1.560	—	3.175	1.050	—	—	1.050
Spiritus.								
Lagerscheine Stück	1	1	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	1.540	1.541	—	3.081	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	1.540	—	—	1.540	—	—	—	—
Lombardbetrag fl.	600	—	—	600	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 3.

Am 1. März 1894 tritt unter Aufhebung des bisherigen Tarifheftes 3 vom 1. Juli 1892 und des Tarifes für den Güterverkehr mit der Station Bregenz im Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Verbande vom 1. März 1892 (mit Ausnahme der Sätze für Bregenz—Karthaus und Trier l. u. r. Mosel, welche bis auf Weiteres bestehen bleiben), ein neues Heft 3 des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Linien auf österr. Gebiete) in Kraft, welches neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen enthält.

Ferner gelangen verschiedene directe Frachtsätze, von welchen nur wenig oder gar kein Gebrauch gemacht worden ist, zur Aufhebung, so namentlich im Verkehre mit der Station Bregenz und im Getreideverkehre.

Der Ausnahmetarif für Holz wird gänzlich aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. April 1894 in Giltigkeit.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarifhefte 3 tritt ein „Anhang" zu demselben in Kraft, enthaltend Cursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen in doppeltem Betrage in Abzug gebracht werden.

Das neue Tarifheft 3 sowie der zugehörige „Anhang" sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen, und zwar ersteres zum Preise von 30 kr., letzterer zum Preise von 6 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. [105]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag I zum Theil II, Heft 2 des obenbezeichneten Verbandsverkehres zur Einführung.

Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif für Malz, die Aufnahme der Stationen Butschowitz, Mislitz, Gänserndorf und Gross-Opatowitz in den Ausnahmetarif für Getreide, der Station Weidenau (E.-D.-B. Elberfeld) in den Ausnahmetarif für Graphit, der Stationen Alsdorf, Eschweiler, Hamberg (E.-D.-B. Cöln linksrh.) und Alt-Kladno (B.E.B.) in den Ausnahmetarif für Coaks, der Station Lužna-Lischan (B.E.B.) in den Specialtarif III, der Stationen Skolitz-Boskowitz (St.E.G.), Alt-Kladno (B.E.B.) und Schlebusch (E.-D.-B. Elberfeld) in den Ausnahmetarif für Eisen, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den betheiligten Endbahuen und Stationen zum Preise von 20 Pfennigen oder 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. [106]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zum Tarifheft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt ein Anhang zum Gütertarife, Theil II, Heft 2 für obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Derselbe enthält Cursdifferenzen, welche von den betreffenden Frachtsätzen bis auf Weiteres in doppeltem Betrage in Abzug gebracht werden.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. oder 20 Pfg. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. [107]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aenderungen der Cursdifferenzen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 bis auf Weiteres werdeu die im II. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1886 enthaltenen Cursdifferenzen im fünffachen Betrage von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. IX für die Beförderung von Zucker abgezogen.

Wien, am 9. Februar 1894. [108]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Langenberg a. d. Elster.

Mit 15. Februar 1894 wird die Station Langenberg a. d. Elster mit den für die Station Köstritz des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Erfurt giltigen Frachtsätzen in obbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Wien, am 10. Februar 1894. [109]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag VI zu Theil II, Heft 1, des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung der Stationen Jeleśnia der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Herrnprotsch des königl. Eisenbahn-Directions-

Bezirkes Breslau in den allgemeinen Classenguttarif, die Einbeziehung der Station Gorlice der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 6 a und 6 b (Erze und Schlacken), die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 14 (Papier zum Export), Nr. 27 a (Heu und Stroh) und Nr. 31 (Schwefelkiese), endlich die Einführung der neuen Ausnahmetarife Nr. 36 (Eisenvitriol), Nr. 37 (Fleisch und Fleischwaaren bei Aufgabe als Eilgut) und Nr. 38 (rohe Baumwolle und rohe Baumwollabfälle).

Der genannte Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 9. Februar 1894. [110]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zum Tarife. Theil III, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 tritt ein Anhang zum Tarife, Theil III, Heft 1, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Bregenz trs., Buchs transit, St. Margrethen trs., bezw. Lindau transit, sowie den schweizerischen Stationen andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Anhang enthält Cursdifferenzen, welche ab 1. März 1894 im doppelten Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1894. [111]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages (zweite Auflage) zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker.

Zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art tritt mit 1. März 1894 der Nachtrag I (zweite Auflage) unter gleichzeitiger Aufhebung der seither erschienenen Nachträge I bis IV in Wirksamkeit.

Nachtrag I, zweite Auflage, enthält Abänderung der Tarifbestimmungen der Lieferzeit-Tabelle und des Kilometerzeigers, die Einbeziehung der Station Rossitz, abgeänderte und neue Frachtsätze, ferner Frachtsätze für Roh- und Sandzucker, sowie sonstige Berichtigungen.

Ausserdem bringt dieser Nachtrag zum Ausdruck, dass vom 1. März 1894 bis auf Weiteres die Cursdifferenzen im fünffachen Betrage von den im Tarife enthaltenen Frachtsätzen in Abzug zu bringen, ferner von den Frachtsätzen für Roh- und Sandzucker diejenigen unter d) anzuwenden sind.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Februar 1894. [112]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des II. Nachtrages zum Tarife, Theil VI.

Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1892, tritt am 1. März 1894 ein Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher Abänderungen der Tarifbestimmungen, der Lieferzeittabelle und des Kilometerzeigers, dann die Einbeziehung der Stationen Radnitz und Wiesa, ferner ein neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten enthält.

Ausserdem bringt der Nachtrag II zum Ausdrucke, dass vom 1. März 1894 an bis auf Weiteres die Cursdifferenzen im fünffachen Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Februar 1894. [113]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich.)

Herausgabe der 5. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. März 1894 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für den oben bezeichneten Verband die 5. Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderung und Ergänzung der Cursdifferenzbeträge, Ausnahmefrachtsätze für Oelsaaten, Malz pp. für die Stationen Neratovic der Böhm. Nordbahn, Hohenau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kleinmünchen, Linz und Wels der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Holoubkau und Zbirow der Böhmischen Westbahn. Durch Nachtrag 5 zu Tarifheft 1 kommen ausserdem zur Einführung:

a) ein neuer Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff zwischen den Stationen Prägarten und Zartlesdorf der Oesterr. Staatsbahnen und verschiedenen deutschen Stationen;
b) ein besonderer Ausnahmetarif für Malz zwischen den wichtigeren österreichischen und deutschen Stationen;
c) Ausnahmefrachtsätze für Getreide pp. für die Stationen Časlau der Oesterr. Nordwestbahn, sowie Laa, Mistelbach und Possitz-Joslowitz der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Endlich treten durch diesen Nachtrag noch einige Berichtigungen ein. Unter Anderem wird hiedurch auf Seite 13 des Nachtrages 4 im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 6 a (Getreide etc.) das Wort „Malz“ ge-

strichen. Diese mit einer Tariferhöhung verbundene Berichtigung gilt erst vom 1. April 1894 ab.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20, bezw. 10 Pfennig oder 12, bezw. 6 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 6. Februar 1894. [114]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrags XII zum Heft 1 und des Nachtrages XI zum Heft 2.

Mit 1. Februar 1894 sind zum Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. September 1890 die Nachträge XII zum Heft 1 und XI zum Heft 2 in Kraft getreten. Dieselben erliegen in den betheiligten Stationen Friedland i/B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind zum Preise von 0·25, resp. 0·15 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 6. Februar 1894. [115]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Berlin-Sächsischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. März 1894 tritt für den Berlin-Sächsischen Verband ein neuer Tarif, Theil II, in Wirksamkeit, welcher bei den betheiligten Stationen Friedland i/B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 15. September 1890 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare sind zum Preise von 0·55 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 6. Februar 1894. [116]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Manipulationsgebühren für die Reexpedition von Holztransporten in Villach (Südbahn).

Vom 16. Februar 1894 angefangen bis auf Widerruf werden die Manipulationsgebühren für Holzsendungen, welche von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht proveniren und im Sinne der Kundmachung, Z. 1012, in der Nummer 138 des Verordnungs-Blattes vom 2. December 1893 nach Italien via Pontebba in Villach (Südbahn) reexpedirt werden, herabgesetzt.

Von dem genannten Tage an wird nämlich für die betreffenden in Villach S. B. reexpedirten Holzsendungen Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eine Manipulationsgebühr von fl. 2.50 ö. W. pro Wagen (anstatt wie bisher fl. 4.— ö. W.) erhoben, wenn das Ab- und Aufladen durch die Partei erfolgt und eine Manipulationsgebühr von fl. 6.50 ö. W. pro Wagen (anstatt wie bisher fl. 8.— ö. W.) berechnet, wenn das Ab- und Aufladen durch die Bahnorgane besorgt wird.

Wien, am 8. Februar 1894. [117]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Ausdehnung der bestehenden ausserordentlichen Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel auf neue Relationen.) Die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 pCt. der Ausnahmefrachtsätze, bezw. der Frachtantheile für Streu- und Futtermittel gewähren im Reclamationswege unter den in den früheren Bekanntmachungen, bezw. im Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel vom 10. September 1893 unter IV angegebenen Bedingungen bei Sendungen:

I. nach Elsass-Lothringen auch
a) die Oldenburgischen Staatseisenbahnen vom 8. Jänner 1894 ab,
b) die Bayerischen Staatseisenbahnen,
c) die Localbahn-Actiengesellschaft zu München für ihre bayerischen Stationen,
d) die Pfälzischen Eisenbahnen:
   1. im directen Verkehre von pfälzischen Stationen,
   2. beim Durchgang über ihre Strecken im Bayerisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr,
   vom 1. Jänner 1894 ab,
e) die Main-Neckarbahn beim Durchgang über ihre Strecken vom 18. Jänner 1894 ab;

II. nach den im Ausnahmetarife auf den Seiten 10 und 11 unter IV. A. 1—8 bezeichneten Nothstandsbezirken die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

— (Ueberführungsgebühren in Berlin.) Vom 1. April ab werden für die Beförderung von Gütern zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einschliesslich des Central-Viehhofes und des Lagerhofes bei Gesundbrunnen einerseits und der Berliner Central-Markthalle andererseits bei Umexpeditionen in Folge anderweiter nachträglicher Anweisung des Verfügungsberechtigten feste Ueberführungsgebühren erhoben, welche für je 100 kg Stückgut 0·20 Mk., für Güter der Allgemeinen Wagenladungsclassen 9 Mk., für Güter der Specialtarife I und II 6 Mk., für Güter des Specialtarifes III und für Schutzwagen 3 Mk. für jeden Wagen betragen. Dazu tritt, wenn die Umexpedition erst nach Eingang der Sendung auf der ursprünglichen Bestimmungsstation verlangt wird, noch die bisherige Umlade-, bezw. Umstellungsgebühr von 0·10 Mk. für je 100 kg Stückgut und 2 Mk. für jeden Wagen bei Wagenladungen. Die vorstehenden Ueberführungsgebühren gelangen auch zur Erhebung, wenn Güter, welche nicht rechtzeitig abgenommen werden, wegen Raummangels von der Central-Markthalle nach dem Schlesischen Güterbahnhofe zu Berlin zurückbefördert werden.

Offert-Ausschreibung.

Für die Wiener Stadtbahn ist die Lieferung und Aufstellung eines Theiles der eisernen Brücken im allgemeinen, öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blech-, Bogen- und Fachwerkbrücken im Gesammtgewichte von rund 3640 t.

Das Materiale für diese Lieferung besteht aus weichem Martinflusseisen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 2/I a der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, XV. (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 28. Februar l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Februar 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
383	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Knochen, roh, zur Erzeugung von Knochenschrot und Dünger	Carlsbad, Komotau, Saaz und Stationen von Trnowan bis einschliesslich Prag (Bahnh.), Prag (Smichow), Kralup und Rakonitz	Königsberg-Maria Kulm	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachtrag I—V	Verschieden	Gegenwärtig bestehende Taxen des Specialtarifes 3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautende Origin.-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung	
384	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schlägelschotter	Czernotin-Koltsch	Wall.-Meseritsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zu Beschotterungszwecken des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wall.-Meseritsch; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 12·9	kr. 9·0	kr. 3·9	Im Kartirungswege			
					Krasna				11·1	8·7	2·4			
					Branek				13·2	11·1	2·1			
					Rouschtka				15·7	9·0	6·7			
					Zaschau				13·5	11·1	2·4			
385	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Neufeld (Lajta-Ujfalu)	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zu Regiezwecken der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, unter deren Firma als Aufgeberin und Empfängerin dieselben zur Beförderung kommen und durch welche selbe auch bezogen werden müssen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Nachtrag III vom 1. October 1893 zum Ausnahmetarife für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, Heft 3, vom 10. April 1892	62·0 kr.	60·0 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege			
386	**K.F.N.B.**	Betheiligten Verwaltungen	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 16. Jänner d. J., sub fortlaufender Nummer 192, verlautbarte ermässigte Frachtsatz von 50·4 kr. wird mit Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication unter Einhaltung der bezüglichen sonstigen Bestimmungen auf 48·4 kr. pro 100 kg herabgesetzt.												

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
390	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Hornvieh ale Frachtgut in Wagenladungen	Den im Specialtarife vom 1. März 1886 für Hornviehtransporte angeführten österr. und ungar. Stationen	St. Margrethen		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh ale Frachtgut in Wagenladungen aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Knobe und St. Margrethen vom 1. März 1886	Verschieden	Die in dem genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze nach St. Margrethen finden auch Anwendung auf Hornviehtransporte, welche in Bregenz per Bahn eintreffen und sodann nachweislich per Bahn nach St. Margrethen weiterbefördert werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe bis und ab Bregenz, auf welchen durch den Stadtrath in Bregenz bestätigt erscheint, dass die Thiere auf dem städtischen Viehmarkte in Bregenz thatsächlich aufgetrieben waren. Diese Documente sind bis längstens Ende Januar 1895 vorzulegen	
391	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kohle	Brüx k. k. St. B. Brüx A. T. E.	Klein-Schwechat	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Februar bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 47·0 47·0	kr. 45·0 45·0	kr. 2·0 2·0	Im Kartirungswege		
392	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Papier der Position P—1 des Tarifes Theil I	Klein-Neusiedl	Triest-Südbahn, -Freihafen S. B. und Finme	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	332 284 Heller, inclusive Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
393	**Südbahn-Gesellschaft**		Pflastersteine	Reifnigg-Fressen Wnchern-Mahrenberg Pöltechach	Budapest-Südbahn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	128 128 121 Heller inclusive ungar. Transportsteuer	114 114 108	14 14 13	Im Kartirungswege		
394	**Südbahn-Gesellschaft**		Die im Anhange zum Localtarif (Theil II) der Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, sub fortl. Nr. 6 c für Blei und Bleiasche bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und sub fortl. Nr. 6 d für Blei, Bleiasche, Bleiglätte, Bleiwaaren, Bleiweiss und Minium in jedem Gewichte von den Stationen Klagenfurt, Krumpendorf, Kühnsdorf, Littai, Pörtschach a/S., Prevali, Unter-Dranburg und Villach nach Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Sopron enthaltenen Frachtsätze gelaugen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 auch nach vor Wien gelegenen Südbahn-Stationen gleich im Kartirungswege insolange zur Berechnung, als sich der normale Tarif nicht billiger stellt.											
395	**Südbahn-Gesellschaft**		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 16. December 1893, sub Post 2553, für Mahlproducte ab Innsbruck veröffentlichte Begünstigung ist unter den gleichen Modalitäten auch für derlei Sendungen nach Kufstein transit giltig.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
396	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Cerekovic-Böbm. Hruschan	Peček	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 49·1	kr. 44	kr. 5·1	Im Kartirungswege		
				Hohenmautb					45·1	40	5·1			
				Moravan					32·8	27	5·8			
				Dašic					31·2	26	5·2			
				Pardubic loco u. transit					27·2	22	5·2			
				Choltic					30·1	27	3·1			
				Přelouč					21·6	19	2·6			
397	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bevollmächtigten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I	Starkenbach	Dusnik	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 121·0		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
					Friedek-Mistek					239·6				
					Frankstadt a/R.					224·8				
			II		Dusnik					99·0				
					Friedek-Mistek					182·3				
					Frankstadt a/R.					169·8				
				oder vice versa										
398	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz bis 6·3 m Länge der Pos. H—20, Ziffer 8, des Tarifes (Theil I)	Kindberg	Görz	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Parteien veranlasst zu werden. Sendungen müssen von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken bezogen und daher an diese Fabriken adressirt sein	Bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 126	100	26	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Marein					126	99	27			
				Kapfenberg					124	97	27			
				Bruck a/M.					124	96	28			
				Leoben S.B.					126	100	26			
				Pernegg					122	94	28			
				Mixnitz					120	93	27			
				Frohnleitsn					118	92	26			
				Peggau					116	90	26			
				Stübing					116	90	26			
				Gratwein					114	90	24			
399	Südbahn-Gesellschaft													

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 25. November 1893 unter fortl. Nr. 2111 publicirte Begünstigung für Ceresin ab Wien (Matzleinsdorf) und Liesing nach Triest S.B. und Fiume hat unter den sonst hiefür bestehenden Bestimmungen auch für derartige Sendungen mit der Bestimmung nach Manila Geltung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
400	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Kwassitz-Tlnmatschan	a) Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums ad a) von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg) und ad b) von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 31·9	kr. 23·8	kr. 8·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Dnplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					b) Krakan				41·7	33·7	8·0			
401	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer-, Dach- und Pflasterziegel)	Hrachowetz	Krasna loco	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr 6·7	kr. 3·5	kr. 3·2	Im Kartirungswege		
					Kraena transito (für Wall.-Meseritsch nnd darüber hinans, sowie für Hotzendorf nnd darüber hinans)				6·7	2·5	4·2			
					Weieskirchen L.B.				14·7	13·3	1·4			
					Weieskirchen Stadt				13·5	11·7	1·8			
					Czernotin-Keltsch				12·3	10·9	1·4			
					Milotitz				9·5	8·1	1·4			
					Huetopetsch				8·7	7·3	1·4			
					Löschna-Lhotka				6·7	4·8	1·9			
					Ronechtka				10·0	6·5	3·5			
					Jablnnka				12·0	8·5	3·5			
					Wsetin				14·8	11·7	3·1			
			Drainröhren nnd Trottoirplatten ane Thonmasse		Krasno loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anf- nnd Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			6·7	3·5	3·2			
					Krasno transito				6·7	2·5	4·2			

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893, snb Post 2892, publicirte Frachtbegünstignng hat richtig, wie folgt, zn lanten:

1. in der Rnbrik „Tarif, anf welchen dae Zngeständnise eich bezieht, Frachtsatz pro 100 kg“
   a) hinsichtlich der Relation Lnkawetz a/S.—Hliboka transit . . . . . 26 kr.
   b) hinsichtlich der Relation Zadowa—Hliboka traneit . . . . . 23 kr.
2. in der Rnbrik „Zugeetandener Frachtsatz pro 100 kg“
   hinsichtlich der Relation Lnkawetz a/S.—Hliboka transit . . . . . **14·1 kr.**

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. Wien, 15. Februar 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Donau-Regulirungs-Commission. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. Februar 1894 *), womit erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, der Niederlande und der Schweiz rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände erlassen werden.

Die nachstehenden **) zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz vereinbarten erleichternden Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (§ 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892) werden hiemit mit dem Beifügen kundgemacht, dass diese Vorschriften sich nicht auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland beziehen, für letzteren lediglich die am 20. December 1892 kundgemachte Special-Vereinbarung nebst Nachträgen, R.-G.-Bl. Nr. 226 vom Jahre 1892 und Nr. 43 und 137 vom Jahre 1893, massgebend bleibt.

Die vorstehenden Vorschriften treten mit 1. März 1894 in Kraft.

Wurmbrand m. p.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 11. Februar 1893, Z. 6568, betreffend die Bezeichnung der maximalen und normalen Belastung der Güterwagen der schweizerischen Eisenbahnen durch „Tragfähigkeit", bezw. „Ladegewicht".

Mit Schreiben vom 25. Jänner 1894 hat das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abtheilung, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern folgende Mittheilung gemacht:

„Die schweizerischen Eisenbahnen haben beschlossen, für die Bezeichnung der maximalen und normalen Belastung der Güterwagen die z. Z. von den deutschen Bahnen angewendeten Ausdrücke successive einheitlich zur Ausführung zu bringen, nämlich:

Tragfähigkeit (limite de charge) für die maximale Belastung, und
Ladegewicht (charge normale) für die normale Belastung.

Es ist auch bezüglich der Güterwagen der schweizerischen Eisenbahnen, welche die neuen Bezeichnungen tragen, der in § 3, Absatz 3, der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 gebrauchte Ausdruck „Tragfähigkeit" durch „Ladegewicht" zu ersetzen."

Das genannte Centralamt hat im Sinne des Art. 57, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr diese Mittheilung mit dem Circularschreiben vom 1. Februar d. J., Nr. 179, den vertragschliessenden Staaten und den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zur Kenntniss gebracht.

Wien, am 11. Februar 1894.

*) Enthalten in dem am 6. Februar 1894 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 30.
**) Die bezogenen, sehr umfangreichen Vorschriften gelangten in dem am 6. Februar 1894 ausgegebenen VIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 25 zur Verlautbarung.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsverwaltung 1892.

I.

In Gemässheit des Artikel VIII des Statutes vom 7. October 1883 hat die Donau-Regulirungs-Commission über ihre Bauthätigkeit und über die Gebahrung mit dem Donau-Regulirungs-Fonde alljährlich den drei in ihr vertretenen Curien Staat, Land Niederösterreich und Gemeinde Wien Bericht zu erstatten. Der für das Jahr 1892 erstattete Bericht bespricht zunächst die Bauten, und zwar wie üblich nach den drei Stromstrecken Ispermündung—Nussdorf, Nussdorf—Albern und Albern—Theben.

Baustrecke Ispermündung—Nussdorf (128 km).

I. Erhaltungsbauten. An in diese Kategorie zu rechnenden Bauten wurden ausgeführt: Holzarbeiten in der Tarifstrecke I, Reparaturen in den Tarifstrecken Isper—Schönbichl und Schönbichl—Dürnstein, Reparaturen der Hochwasserschäden in der Strecke Aggsbach—Lorenzen, eine Wurfergänzung in der unteren Melker Au, Herstellungen in der Tarifstrecke II, die Wiederherstellung der Hufschlagbrücke über den Reisperbach, die Versicherung des Bruchufers zwischen Groissbach—Schwallenbach, Ausbesserungen der Hochwasserschäden in der Tarifstrecke III, sowie an der Kremser und Steiner Lände, Erhaltungsarbeiten in der Tarifstrecke III, Ausbesserungen der Hochwasserschäden am Kremser Inundationsdamme, sowie in den Tarifstrecken IV und V, Holzarbeiten in der Strecke Zwentendorf — Nussdorf, Reparaturen an der I. Faschinentraverse im Krumpen und in der Strecke Schindelau—Tulln, Beseitigungen der Hochwasserschäden zwischen Tulln und Langenlebarn sowie am Langenlebarner Leitwerk, die Wurfconsolidirung und Ausbesserung des Treppelweges am Weidenhaufen, die Verbauung des Durchrisses am Tuttendörfler Leitwerke, eine Pflasterreparatur am Weidenhaufen-Leitwerke, die Reparatur der Hochwasserschäden und der Hufschlagsschäden in der Strecke Langenlebarn—Greifenstein, die Ausbesserung der Muckendorfer Traverse, eine Wurfconsolidirung in der Tarifstrecke VIII und von Greifenstein aufwärts, die Verbauung des Durchrisses am Höfleiner Leitwerke, die Baggerung des verschotterten Landungsplatzes in Korneuburg, die Verbauung des Durchrisses am Ziegelofener Leitwerke, die Ausbesserung des dritten Durchrisses im Rothsaum-Leitwerke und die Verbauung weiterer Durchrisse in diesem Leitwerke, Reparaturen des Hufschlages in der Strecke Kuchelau—Nussdorf und von Hochwasserschäden am Langenhaufen, die Baggerung bei der Einmündung des Wiener Donaucanals in Nussdorf, die Instandhaltung der Strassengeländer an der Spitz-Greiner Bezirksstrasse, die von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besorgten Rechenbaggerungen und der Stein-Abraum von der Lehne des Leopoldsberges. Endlich ist auch die Beseitigung von die Schiffahrt hindernden Steinkugeln und Felsen hiezu zu rechnen. Im Wesentlichen bestanden alle diese Erhaltungsarbeiten in der Ergänzung beschädigter Steinwürfe, der Aufholung ausgewaschener Treppelwege, Reparaturen von Pflasterungen, der Instandhaltung von für die Schiffahrt nothwendigen Haftpflöcken, der Freihaltung des Fahrwassers durch Rechenarbeiten und sonstige Baggerungen, der Beseitigung von den Schiffsverkehr beeinträchtigenden Steinen, der Herstellung von Geländern, Streifbäumen u. dgl. mehr.

II. Die Neubauten in dieser Stromstrecke bestanden in der Herstellung des Leitwerkes sammt Traverse bei Klein-Pöchlarn, der Aufführung des Grundwurfes für das Leitwerk St. Lorenzen—Rührsdorf, dem Ausbau des Steiner Leitwerkes nebst Herstellung einer Traverse und Anlage eines Landungsplatzes, der Ausführung des Inundationsdammes auf der Grenzinsel bei Krems, der Fortsetzung des Leitwerkes bei Krems unterhalb der dortigen Eisenbahnbrücke, die Herstellung der Leitwerke in der Bergau und Reming-Goldwascherhaufen gegenüber Klein-Schönbichl, sowie des Grundwurfes für das Leitwerk am Lembacherhaufen, der Reconstruction des Inundationsdammes Zeiselmauer—Altenberg, der Erhöhung und Verstärkung der Rückstaudämme am Wolfpassinger und am Brandgraben, der Herstellung eines Theiles des linken Ufers vom Klosterneuburger Canale und dem Ausbau der Ufers dieses Canals überhaupt, der Verbauung des Kritzendorfer Gschirrwassers, dem gänzlichen Ausbaue des Tuttendörfler Leitwerkes, der Herstellung des Grundwurfes für das Leitwerk Kuchelau—Nussdorf und dem theilweisen Ausbaue dieses Leitwerkes, der Fortsetzung des Leitwerkes und des Cunettenbaues am Langenhaufen, der Herstellung einer Traverse am Kuchelauer Leitwerke, der Reconstruction des Donaugraben-, Mühl- und Hubertusdammes, sowie in der Herstellung von Granitpegeln in Ybbs, Melk und Zwentendorf.

Der Bau des Leitwerkes bei Klein-Pöchlarn ermöglicht die Anlage einer fliegenden Brücke zwischen der Stadt Pöchlarn und Klein-Pöchlarn und damit eine Erleichterung des Verkehres zwischen den beiden Orten. Der Grundwurf dieses Werkes wurde in einer Länge von 150 m hergestellt, der vollständige Ausbau blieb dem Jahre 1893 vorbehalten.

Das schon in den Vorjahren begonnene Steiner Leitwerk wurde im Gegenstandsjahre vollendet, der 65 m lange und 20 m breite Landungsplatz ist durch eine an der Krone 5 m breite Traverse mit dem Lande verbunden, auf welcher Wägen von und zu dem Landungsplatze anstandslos verkehren können.

Der 1888 begonnene Inundationsdamm auf der Grenzinsel bei Krems wurde im April 1892 vollendet. Durch dessen Herstellung blieb die Stadt Krems während des Hochwassers im Juni 1892 von einer Ueberschwemmung, sowie im Jahre 1893 vom Eisgange verschont.

Von dem Leitwerke unterhalb der Kremser Eisenbahnbrücke wurde ein Theil des Grundwurfes, sowie eine Traverse hergestellt und wurden die Arbeiten 1893 fortgesetzt.

Der durch das September-Hochwasser 1890 zerstörte, von Zeiselmauer bis zum Anschlusse an den Eisenbahndamm bei Altenberg führende Inundationsdamm wurde erhöht und verstärkt. Die Krone dieses Dammes liegt nun 0·5 m höher als das 1890er Hochwasser, deren Breite beträgt 2 m. Die diesen Damm kreuzenden Gräben wurden mit Rückstaudämmen versehen.

Durch das Leitwerk Kuchelau—Nussdorf soll die bei Klosterneuburg und Kahlenbergerdorf bestehende Stromüberbreite beseitigt und das künftige rechte Donauufer fixirt werden. Der Grundwurf dieses Leitwerkes wurde schon 1891 begonnen und dasselbe im Berichtsjahre theilweise ausgebaut. Die ihm gegebene Höhe beträgt 3·3 m ober Null, die Kronenbreite 10 m; die wasserseitige Böschung ist $1 : 2^1/_2$ und wurden zwei breite in Cement gelegte Stiegen eingebaut, um beim Anheften der vor der Einfahrt in den Wiener Donaucanal anlegenden Ruder-

schiffe das Hinauflaufen mit den Seilen zu erleichtern. Ebenso wurde ein grosser Ausstreifplatz angelegt. Die durch das Leitwerk abgebaute Wasserfläche beträgt mehr als 60 Joch.

Das Juni-Hochwasser 1890 hatte die Nothwendigkeit gezeigt, den grossen Schutzdamm, welcher am Bisamberge bei der Kreuzungsstelle der Prager Reichsstrasse mit der Bisamberger Bezirksstrasse beginnt, längs des Donaugrabens zur Haltestelle Bisamberg, von da längs der Langenzersdorfer Mühlen zum Langenzersdorfer Wirthshause und im weiteren Laufe durch die Langenzersdorfer Auen in die Schwarze Lacke führt, wo der Anschluss an den Schutzdamm für das Marchfeld erfolgt, zu erhöhen und zu verstärken. Im Herbste 1892 wurde denn auch mit diesen Arbeiten begonnen, die oberste Dammstrecke, der sogenannte Donaugrabendamm, bis auf 6·3 m ober Null erhöht und dessen Kronenbreite auf 4 m gebracht, von der Einmündung des Donaugrabens an bis zum Uferwirthshause aber eine 933 m lange Stützmauer, die bis auf 6 m ober Null fertig gebracht wurde, aufgeführt. Von dem genannten Wirtshause an bis zur Verschneidung mit dem Hubertusdamme wurde der Damm unter Erweiterung der Kronenbreite von 2 auf 4 m landseitig verstärkt, im untersten Stücke aber demselben eine ganz neue geradlinige Trasse gegeben. Die Vollendung aller dieser Arbeiten wurde auf das Jahr 1893 verschoben.

Baustrecke Nussdorf—Albern (14 km).

I. An Erhaltungbauten in dieser Strecke sind zu erwähnen: im Donau-Durchstiche Reparaturen der Hochwasserschäden, Ausbesserungen in der Strecke Reichsbrücke—Durchstichende, sowie am Theilungswerke im Winterhafen und Baggerungen oberhalb der Reichsbrücke; im Donaucanale: Reparaturen in den drei Theilstrecken Nussdorf—Döblingbach, Döblingbach—Sofienbrücke und Sofienbrücke—Canalende. Auch diese Bauten umfassten hauptsächlich die Ergänzung der Steinwürfe, die Aufholung der Treppelwege, Pflaster- und Pilotagereparaturen, die Instandhaltung der Haftpflöcke und Streifbäume u. dgl. Bezüglich der Baggerungen oberhalb der Reichsbrücke ist hervorzuheben, dass dieselben ausschliesslich im Interesse der Schiffahrt vorgenommen und hiedurch eine ungefähr 900 m lange, 60 m breite und 3·50 m unter Null tiefe Fahrrinne nächst dem Communalbade und der grossen Landungsstiege gebildet wurde. Von dem ausgehobenen Schottermateriale per 146.800 m³ wurden 80.000 m³ stromaufwärts bei der Vonwiller'schen Dampfmühle deponirt, 60.000 m³ zur Anschüttung des Planums für die Stadtbahn nächst dem Nordbahnhofe verwendet, die restlichen 6800 m³ aber zur Ausfüllung der tiefen Stellen im Inundationsgebiete am linken Donauufer unterhalb der Stadlauer Eisenbahnbrücke verführt.

II. Zu den Neubauten zählt vor Allem die Reconstruction des Freudenauer Rückstaudammes, nachdem dieser sich längs des sogenannten Winterhafens von dem stromabwärtigen Ende der Anschüttung am rechten Donauufer in der Krieau, welche am linken Donaucanalufer an das Theilungswerk anschliesst, bei Hochwasser und Eisgang einem ungeheurem Wasserdrucke Widerstand zu leisten hat und daher zu wiederholtenmalen so beschädigt wurde, dass die Rennbahn und der untere Prater theilweise überschwemmt wurden. Um diesen Damm undurchlässig und widerstandsfähiger zu macben, wurde derselbe auf das Niveau der Scheitellinie, d. i. auf 6·3 m ober Null erhöht und an der Krone von 3 auf 6 m verbreitert, nebst dieser Verstärkung des Dammkörpers aber auch die wasserseitige Böschung bis zur Höhe von 3·6 m ober Null gepflastert. Die Vollendung dieser Arbeiten blieb dem Jahre 1893 vorbehalten. Ebenso nothwendig erwies sich eine Erhöhung und Verstärkung des grossen, zum Schutze des Marchfeldes bestimmten Inundationsdammes in der Strecke von der Stadlauer Brücke bis zum Rettungshügel in der Lobau. Auch diese Dammstrecke wird daher von 5·9 auf 6·3 m ober Null erhöht, in der Kronenbreite auf 6 m gebracht und an der Landseite mit einer 10 m breiten Berme bis auf 4 m ober Null versehen. Mit den dazu nothwendigen Arbeiten wurde im Gegenstandsjahre begonnen. An kleineren Arbeiten sind verschiedene Strassenanschüttungen und Planirungen zu nennen, so jene des Strassenfragmentes zwischen den Baugruppen VII E H und VIII D F H, dann VII H J und VIII F H mit einer Gesammtlänge von 561·2 m, jene des Terrains am rechtsseitigen Brückenplatze an der Kaiser Franz Josefs-Brücke zwischen den Baugruppen VIII A B und IX B C, die Anschüttung der Querstrasse zwischen den Baugruppen IX B D F H und X A B B I, die Anschüttung eines Theiles der Engerthstrasse, sowie jene eines Theiles der Baugruppe IX N. In eigener Regie wurden besorgt: die Erhaltung der Gartenanlagen am Erzherzog Carl-Platze, die Ausbesserung der grossen Landungsstiege bei der Kronprinz Rudolfs-Brücke, die Herstellung der Scheitellinie am alten Weidenhaufen von den Schiffmühlen unter der Stadlauer Eisenbahnbrücke bis auf 1600 m stromabwärts, die Abholzung des Inundationsgebietes von der Jedleseer Ueberfahrtsstrasse bis zum Rettungshügel in der Lobau und die Reparatur mehrerer behufs Versandung des Inundationsgebietes hergestellter Traversen.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Der Betrieb des Postdienstes bei den nicht ärarischen Postanstalten ist nicht als ein Betrieb des Staates aufzufassen; das hiebei beschäftigte Personale unterliegt der Krankenversicherungspflicht nach dem Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33.

Mit der Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 17. August 1892, Z. 13.324, wurde erkannt, dass das in dem nicht ärarischen Postamte des A. in X. beschäftigte Personale der Krankenversicherungspflicht nach dem Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, unterliege.

A. bestritt die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung in der beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde im Wesentlichen deshalb, weil er als mit Vertrag angestellter Postmeister als k. k. Beamter anzusehen sei, der den Postdienst im Namen und Auftrage des Staates besorge, daher dieser Dienst nicht als ein gewerbsmässiger, nicht als eine gewerbsmässige Unternehmung sich darstelle.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab und ging hiebei von nachstehenden Erwägungen aus:

Der § 1 al. 2 des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G.-Bl. Nr. 33, dehnt die Krankenversicherungspflicht auch auf alle Arbeiter und Betriebsbeamten aus, welche in einer unter die Gewerbeordnung fallenden oder einer sonstigen gewerbsmässig betriebenen Unternehmung beschäftigt sind.

Nach dem Gesetze ist es sonach zur Begründung der Krankenversicherungspflicht schon genügend, dass die

Unternehmung eine gewerbsmässig betriebene ist, d. h. dass derselben jene Kriterien zukommen, welche dieselbe als Gewerbe charakterisiren würden, wenn dieselbe auch nach dem positiven Gesetze nicht als eine unter die Gewerbeordnung fallende bezeichnet ist.

Das Postgeschäft besteht in der Ausübung des durch das A. h. Patent vom 5. November 1837 (Pol. Ges.-Samml., 66. Bd., pag. 99) kundgemachten Postregals in Hinsicht auf den Transport von Personen und Sachen. Seinem Wesen nach enthält dieses Geschäft zweifellos die Kriterien eines Handelsgeschäftes gemäss § 272, P. 3, des Handels-Gesetzbuches vom 17. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1863.

An dieser inneren Natur wird dadurch nichts geändert, dass für das Postregale die bestehenden besonderen Vorschriften massgebend sind, und dass auf dasselbe weder die Gewerbeordnung (Art. VIII des Kundmachungspatentes), noch das Handelsgesetzbuch (§ 40 des Einführungsgesetzes) Anwendung finden, indem eben aus höheren Staatsrücksichten das Recht zum Personen- und Sachentransporte in der durch das erwähnte A. h. Patent näher bezeichneten Weise dem Staate vorbehalten wurde.

Da nach § 1, al. 2, des Gesetzes der Charakter der Unternehmung als solcher für die Versicherungspflicht der in derselben beschäftigten Personen massgebend ist, erscheint die Stellung des Beschwerdeführers dem Staate gegenüber und insbesondere seine von ihm eigens hervorgehobene Beamteneigenschaft weiter von keinem Belange und ebensowenig der Umstand, dass Beschwerdeführer der Erwerbsteuerpflicht nicht unterliegt.

Der weitere Umstand, dass nach den bestehenden Vorschriften der Staatsverwaltung Kraft des Aufsichtsrechtes über die auch nicht ärarischen Postanstalten eine Ingerenznahme bei Ausübung des Postdienstes durch den Postmeister und eventuell durch seine Stellvertreter zukommt, und dass der Beschwerdeführer bei Verwaltung des ihm übertragenen Postgeschäftes an die ihm diesfalls im Dienstvertrage vorgeschriebenen Bedingungen gebunden ist, lässt den Betrieb des Postgeschäftes durch den Beschwerdeführer nicht als einen Betrieb des Staates erkennen, derselbe erscheint vielmehr, insoferne als dessen wirthschaftliche Seite mit Rücksicht auf den hiebei erforderlichen Aufwand und die hiebei in Verwendung zu nehmenden und zu entlohnenden Personen und der aus dem Betriebe erzielte Gewinn oder Verlust in Betracht kommt, als eine, wenn auch unter behördlicher Gestattung und Controle stattfindende Unternehmung des Beschwerdeführers, und die in derselben verwendeten Personen, deren Entlohnung und Verwendung durch den Beschwerdeführer erfolgt, sind daher nicht in einem Betriebe des Staates beschäftigt, bei welchem gemäss § 2 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, eventuell — beim Zutreffen der daselbst vorgesehenen Bedingung — die Befreiung von der Versicherungspflicht einzutreten hätte.

(Erkenntniss vom 8. November 1893, Z. 3382; cf. Amtl. Nachrichten des M. d. I., betreffend die Unfallversicherung und die Krankenversicherung der Arbeiter, Jahrg. V, Nr. 24, pag. 1304.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Reichenau a. d. K.-Solnitz. (Hochbaupläne.) Die Hochbaupläne der genannten Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [6. Jänner, Z. 587.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Erweiterung der Station Obernitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Obernitz der Strecke Prag—Moldau für den 16. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2414.]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Linie Wien—Eger: Herstellung von Stutzgeleisen in Eger.) Am Gemeinschaftsbahnhofe in Eger wurden vier Stutzgeleise ausgeführt. [21. December 1893, Z. 67.503.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. (Linie Gablonz — Tannwald: Brückenconstruction.) Das Detailproject für die Eisenconstruction und der Mauerwerksplan für die Brücke über die Aerarialstrasse in km 23·0 + 351 wurden zur Ausführung genehmigt. [18. Jänner, Z. 2843.]

— (Feuersichere Herstellungen.) Auf Grund der in der Zeit vom 28. November bis 1. December 1893 durchgeführten Localverhandlungen wurden die in der Strecke Gablonz—Tannwald auszuführenden feuersicheren Herstellungen festgesetzt. [6. Jänner, Z. 67.089 ex 1893.]

— (Linie Morchenstern — Josefsthal: Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 16. bis 19. October 1893 durchgeführten politischen Begehung, Stationscommission und Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen wurde das Project für die Linie Morchenstern—Josefsthal (Kamnitzthalflügel), sowie für eine von der projectirten Haltestelle Antoniewald abzweigende und zu der Seilerwaarenfabrik der Firma Josef Riedl in Maxdorf führende Schleppbahn unter Genehmigung der Commissionsanträge zur Ausführung genehmigt.
[18. Jänner, Z. 61.415 ex 1893.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgeführte Eisenbahnlinien ertheilt

1. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 92.445 ex 1893, dem Budapester Einwohner Dr. Adolf Silberstein-Ötvös für eine von der zukünftigen Station Vönöczk der projectirten Localbahn Kiss-Czell—Kapuvár—Neszider (Neusiedel) — Pándorf (Parndorf) (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 1 a—d) ausgehende über Nemes-Magosi, Kemenes-Högyecz, Magyar-Genes, Egyháza, Keszö und die Gemarkung der Gemeinde Várkeszö bis Marczaltö führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 92.096 ex 1893, den Reichstags-Abgeordneten Paul Psigó und Eugen Nedeczky, dem Franz Hertelendy, Einwohner von Selencze-Tomaji, und dem Baron Géza Puteáni, Einwohner von Szigliget, für eine von der Endstation Tapolcza der Linie Ukk—Tapolcza der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese über Raposka, Balaton-Werics und die Gemarkung der Gemeinde Meszes-Györök in deren Endstation Keszthely mit der Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Bau der neuen Donaubrücken in Budapest. (Einberufung einer internationalen Jury.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss gefasst, zur Beurtheilung und Prüfung der für die Budapester Donaubrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 und 61 ex 1893) eingelangten Concurrenzpläne, sowie zur Zuurtheiluug der Preise eine internationale Jury einzuberufen. In diese Fach-Jury wird der Minister Vertreter der betheiligten ungarischen Ministerien, des Polytechnikums, des Ingenieurvereines, des Vereines für bildende Künste, der Hauptstadt, des Baurathes und ferner hervorragende Fachmänner aus Oesterreich, Deutschland, Frankreich, England, eventuell auch aus Amerika, ernennen.

— (Projectirter Ausführungsmodus der Brücke am Schwurplatze.) Ein Budapester Architekt hat im Vereine mit einer Berliner Baufirma ersten Ranges, wie aus Budapest berichtet wird, der hauptstädtischen Communalverwaltung den Antrag gestellt, die aus dem IV. Stadtbezirke

vom Eskütér (Schwurplatz) aus zu erbauende Donaubrücke (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 und 73 ex 1893) in dem Falle unentgeltlich zu erbauen, wenn ihnen gestattet würde, zu beiden Seiten der Brücke — wie dies bei der Arnobrücke in Turin, in Venedig bei der Rialtobrücke und in Constantinopel bei der Brücke über den Bosporus zwischen Stambul und Galata der Fall ist — Bazare herzustellen und selbe während einer bestimmten Zeit für eigene Rechnung zu verwerthen.

Ausland.

Preussen. (Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1892.) Die Pensionscasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung besteht in ihrer gegenwärtigen Gestalt seit dem 1. Jänner 1891. Sie zerfällt in die beiden Abtheilungen A und B. Erstere hat alle Aufgaben einer nach dem Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 errichteten Versicherungsanstalt zu erfüllen und umfasst alle der Versicherungspflicht nach diesem Gesetz unterliegenden Arbeiter der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Die Abtheilung B bezweckt eine hierüber hinausgehende Fürsorge für die ständigen Arbeiter und deren Hinterbliebene und ist im Grossen und Ganzen eine Forsetzung der bis zum 1. Jänner 1891 in Wirksamkeit gewesenen Pensionscassen für die Betriebs- und für die Werkstättenarbeiter und hat deren Mitglieder, Vermögensbestände und Verpflichtungen übernommen.

Die Zahl der Kassenmitglieder der Abtheilung A betrug bei Beginn des Jahres 1891 193.900, zu denen im Laufe des Jahres 135.894 neu hinzutraten und 127.142 ausschieden, so dass bei Beginn des Jahres 1892 202.652 Mitglieder vorhanden waren. Hiezu traten im Laufe des Jahres 69.123 und 90.283 schieden aus, so dass am Schluss des Rechnungsjahres 181.492 Cassenmitglieder vorhanden waren. Die Abtheilung B zählte bei Beginn des Jahres 1891 91.578 Mitglieder, während des Jahres traten 35.768 neu hinzu und 11.340 schieden aus, so dass Anfang 1892 116.006 Mitglieder vorhanden waren, zu denen im Laufe des Jahres 22.979 hinzutraten, während 14.393 ausschieden. Die Zahl der Cassenmitglieder dieser Abtheilung betrug mithin Ende 1892 124.592.

Die Zahl der Mitglieder der Abtheilung A hat sich also in 1892 gegen das Vorjahr erheblich vermindert, da die Zahl der ausgeschiedenen Personen die der neu eingetretenen bedeutend überschritten hat. Gleichwohl ist der Wechsel in der Beschäftigung bei der Eisenbahn-Verwaltung nicht so gross gewesen, wie im Vorjahre; denn es sind im Jahre 1891 55 pCt. des durchschnittlichen Mitgliederbestandes, im Jahre 1892 aber nur 44 pCt. mit einer gemäss § 6 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes ausgestellten Bescheinigung ausgeschieden. Die Zahl der Mitglieder der Abtheilung B, der eigentlichen ständigen Eisenbahnarbeiter, hat sich trotz der Verminderung des Gesammtpersonals beträchtlich vermehrt. Von der Gesammtzahl aller Arbeiter gehörten am Schlusse des Vorjahres 57 pCt., am Schlusse des Berichtsjahres aber 68 pCt. der Abtheilung B an. Die Zahl der aus der Abtheilung B ausgeschiedenen Mitglieder hat sich ungefähr auf der gleichen Höhe gehalten wie im Vorjahre. Es sind im Jahre 1891 11.340 und im Jahre 1892 14.393 Personen aus dieser Abtheilung ausgeschieden, davon in Folge Ablebens, bezw. 1067 und 1355, in Folge Uebertritts in eine Pension, Invalidenrente mit Rentenzuschuss oder Ausnahmerente, bezw. 150 und 162, in Folge Gewährung einer Unfallrente, bezw. 94 und 93 und in Folge Uebernahme in das Verhältniss als Eisenbahn-Unterbeamte, bezw. 5083 und 5092.

Die Sterblichkeitsziffer betrug durchschnittlich für je 100 Mitglieder der Abtheilung A 1·08 und bei der Abtheilung B 1·13, während sich bei der letzteren im Jahre 1891 1·02 ergeben hatten.

Die Einnahmen im Berichtsjahre und Vorjahre betrugen in Classe A 2,565.247, bezw. 2,610.343 Mk., in Classe B 3,491.810, bezw. 3,204.922 Mk. Die Einnahmen der Casse an Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung stellten sich in der Abtheilung B vor dem 1. Jänner 1891 auf durchschnittlich 32·91 Mk., dagegen im Jahre 1892 auf 34·98 Mk. für jedes Mitglied. Davon hatten die Mitglieder selbst vor dem 1. Jänner 1891 21·94 Mk., im Jahre 1892 aber nur 17·49 Mk. im Durchschnitt zu zahlen. Die Arbeiter sind demnach durch die Umgestaltung der Pensionscasse seit dem 1. Jänner 1891 trotz wesentlicher Verbesserung ihrer Ansprüche in der Beitragsleistung dadurch wesentlich entlastet, dass die Eisenbahn-Verwaltung von demselben Tage ab den Zuschuss zu beiden Abtheilungen der Pensionscasse von der bis dahin gewährten Hälfte auf den vollen Betrag erhöht hat, der auch von den Cassenmitglieder beizustenern ist. Bei der Abtheilung A waren in Folge des Rückgangs der Mitgliederzahl die Einnahmen geringer als im Vorjahre; durchschnittlich auf ein Mitglied entfiel indessen ein etwas höherer Beitragssatz als im Jahre 1891, da in Folge der Einschränkungen des Personals die Zahl der Dienstanfänger in den unteren Lohnclassen sich stärker vermindert hat, als die Zahl der Mitglieder in den höheren Lohnclassen. Die Ausgaben beliefen sich in Abtheilung A im Jahre 1891 auf 32.908 Mk. in 1892 auf 364.466 Mk., in Abtheilung B auf 590.835 Mk. in 1891 und auf 655.023 Mk. in 1892. In den Ausgaben der Abtheilung A sind auch die von dieser Abtheilung zu tragenden antheiligen Beträge (etwa 142.300 Mk.) der im Jahre 1891 gezahlten Altersrenten enthalten. Die Zahl der Empfänger von Altersrenten hat sich von 1486 am Schlusse des Vorjahres auf 1673 am Schlusse des Berichtsjahres erhöht, während für 285 Mitglieder der Abtheilung A erstmalig Invalidenrenten gezahlt wurden.

Von Empfängern und Empfängerinnen laufender Bezüge aus der Abtheilung B waren am 1. Jänner 1892 vorhanden: solche von Pensionen, Rentenzuschüssen und Ausnahmerenten 955, am 1. Jänner 1893 996, von Wittwengeld, bezw. 1873 und 2153, von Waisengeld, bezw. 2188 und 2569, im Ganzen also am 1. Jänner 1892 5016, am 1. Jänner 1893 5718. Die Zahl der Bezugsberechtigten hat sich also im 1892 nach Abzug des Abgangs um 702 Personen (gegen 557 Personen im Vorjahre) u. zw. um 41 Pensionäre, 280 Witwen und 381 Kinder vermehrt. Von dem Gesammtzugange an Pensionären hatten 153 eine zehnjährige Wartezeit bei der Pensionscasse erfüllt und 12 bei einer geringeren Wartezeit die Erwerbsunfähigkeit sich im Dienste zugezogen. In 93 Fällen sind laufende Bezüge an Mitglieder und in 100 Fällen an Hinterbliebene von Mitgliedern um deshalb nicht gezahlt worden, weil ihnen Unfallentschädigungen nach den Unfallversicherungsgesetzen gewährt wurden.

Wo die Cassenbezüge sich als unzulänglich erwiesen haben, sowie ausserdem in den zahlreichen Fällen, in welchen von erwerbsunfähig gewordenen Cassenmitgliedern oder von den Hinterbliebenen verstorbener Cassenmitglieder weder satzungsmässige Pensionscassenbezüge noch auch Renten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze beansprucht werden konnten, sind, wie in den früheren Jahren, aus den bereiten Mitteln der Eisenbahn-Verwaltung einmalige oder laufende Beihilfen gewährt worden. Der Gesammtbetrag solcher Beihilfen kann schätzungsweise für das Jahr 1892 auf etwa 530.000 Mk. angenommen werden, abgesehen von denjenigen, ebenfalls nicht unbeträchtlichen Summen, welche für die noch in der Beschäftigung befindlichen Arbeiter bei Unglücks- und sonstigen Nothfällen in ihren Familien neben den Krankencassenleistungen als Beihilfen verwendet sind.

Die erzielten Ueberschüsse betrugen bei der Abtheilung A 1891 2,577.435 Mk. 1892 2,200.781 Mk., bezw. 12·02 und 12·12 Mk. auf je ein am Jahresschlusse vorhandenes Cassenmitglied, bei der Abtheilung B 1891 2,614.087 Mk., 1892 2,836.787 Mk., bezw. 22·52 und 22·77 Mk. auf je ein am Jahresschlusse vorhandenes Cassenmitglied. Die Vermögensbestände betrugen in Abtheilung A 1891 2,577.435 Mk., 1892 4,778.216 Mk. oder bezw. 12·02 und 26·33 Mk. auf je ein am Jahresschlusse vorhandenes Cassenmitglied; in Abtheilung B 1891 16,639.554 Mk., 1892 19,475.761 Mk. oder bezw. 143·44 und 156·32 Mk. auf je ein am Jahresschlusse vorhandenes Cassenmitglied.

Frankreich. (Anlagekosten der Bahnen.) Nach einer von Mainard und Marchal aufgestellten diesbezüglichen Statistik stellen sich die Anlagekosten der französischen Eisenbahnen, wie folgt:

In der Periode 1828—1870:	Francs
Ostbahn	1.063,305.992
Südbahn	624,570.205
Nordbahn	693,953.713
Orléansbahn	1.151,405.660
Westbahn	925,216.242
Paris—Mittelmeerbahn	2,121.558.533
Kleine Gürtelbahn	13,220.122
Diverse Gesellschaften, Coloniebahnen, algierische Bahnen zusammen	185,042.100
Subventionen	1.137,361.246
Summa	7.915,633.813

Die Ausführung dieser Bahnlinien vertheilte sich auf folgende Zeitabschnitte:

1828—1830	38 km
1830—1848	2.255 „
1848—1852	1.650 „
1852—1870	14.470 „
Summa	18.413 km

1870—1892 sind weitere 23.814 km mit einem Kostenaufwande von 8.241,600.000 Francs hergestellt worden. Die gesammten Anlagekosten aller französischen Bahnen, einschliesslich der Colonialbahnen, betragen derzeit schon nahezu 17.997,000.000 Francs. Die Ausgaben des Staates und der Gesellschaften für Bahnen innerhalb der Periode 1870—1892 vertheilten sich folgendermassen:

	Francs
Staat	719,929.764
Ostbahn	289,470.844
Südbahn	405,793.814
Nordbahn	767,436.597
Orléansbahn	371,650.003
Westbahn	878,452.963
Paris—Mittelmeerbahn	1.473,077.752
Kleine Gürtelbahn	52,487.858
Grosse Gürtelbahn	59,866.877
Diverse Gesellschaften, Colonialbahnen zus.	878,839.850
Staatssubventionen	2.084,359.561
Summa	7.981,365.883

[„Railway News."]

Russland. (Sibirische Eisenbahnen.) Auf der russischen Abtheilung der Ausstellung in Chicago lag unter Anderem auch ein umfassender Bericht des russischen Ministeriums für Handel und Indnstrie über die verschiedenen Industriezweige, sowie über den inneren und ännsseren Handel Russlands auf. Eine englische Uebersetzung dieses Berichtes ist kürzlich bei King und Sohn in London erschienen. In dem auf Sibirien bezugnehmenden Theile dieses Berichtes wird der bisherige Entwicklungsgang der sibirischen Eisenbahnfrage dargestellt. Schon im Jahre 1857 wurde durch den Amerikaner Collins der Vorschlag gemacht, eine Bahnlinie zwischen Irkutsk und China auszuführen; im Jahre 1858 trat das englische Consortium Morrison, Horn und Sleigh mit der Idee auf, Moskau mit der pacifischen Küste Sibiriens durch eine Bahn zu verbinden. Auch in späteren Jahren tauchten wiederholt solche Projecte auf, von welchen sich jedoch nur drei einer längeren Beachtung erfreuten. Gegen Ende der Sechsziger Jahre standen dzs Project einer nördlichen, mittleren nnd sibirischen Bahnlinie in Discussion. Eine zur Begutachtung dieser drei Routen gebildete Commission sprach sich im Jahre 1875 für die Wahl einer Bahnlinie von Nischni-Nowgorod über Kasan, Jekaterinenburg nach Tjumen aus. Im Uebrigen machte jedoch diese Bahnfrage auch in den späteren Jahren keine Fortschritte. Im Jahre 1877 wurde in Folge der weiteren Entwicklung des russischen Bahnnetzes die Stadt Orenburg in den Bahnverkehr einbezogen, im folgenden Jahre wurde die Uralbahn eröffnet und 1880 die Brücke über die Wolga vollendet. Im selben Jahre erfolgte der kaiserliche Befehl zur Inangriffnahme des Baues einer Bahnlinie von Jekatarinenburg nach Tjumen. Hierauf wurde das Studium neuer sibirischer Linien nochmals aufgenommen und wurden verschiedene Projecte ausgearbeitet. Am 12. Mai 1891 erfolgte durch den Grossfürst-Thronfolger in Wladiwostok, dem östlichen Endpunkte der sibirischen Eisenbahn am pacifischen Ocean, der erste Spatenstich für den ostasiatischen Theil dieser Bahn. Der Bau der Linie wurde in drei Gruppen getheilt. Die erste derselben, die westsibirische Gruppe, reicht vom Anschlusse an das europäisch-russische Bahnnetz, d. i. der bereits von Orenburg nach Cheliabinsk führenden Bahnlinie bis Tomsk, bis zum Obflusse, und wird eine Länge von 1328 Werst (1417 km) besitzen. Gleichzeitig mit dem Ausbau dieses westlichsten Theiles der sibirischen Bahn erfolgt auch jene des östlichsten Theiles vom Wladiwostok nach Grafskaya. Die mittelsibirische Gruppe soll die Strecke vom Obflusse bis nach Irkutsk in der Länge von 1754 Werst (1872 km), ferner die Strecke Grafskaya—Chaborowka, 347 Werst (370 km) und die Linie von Mysovskaya, am östlichen Ufer des Baikalsees, nach Szetensk mit einer Länge von 1009 Werst (1076 km) umfassen. Die dritte Gruppe enthält die Strecke von Szetensk nach Chaborowka am Amur mit einer Länge von ca. 2000 Werst (2134 km). In jeder Bahngruppe sind nunmehr die Arbeiten bereits begonnen und soll der Bau der westsibirischen Strecke bis zum Jahre 1900 vollendet sein. [„Railway News."]

Grossbritannien. (Tramways im Jahre 1893.) Die Gesammtlänge der Tramways im Vereinigten Königreiche beträgt 960 engl. Meilen oder 1544 km. Dieselben beförderten in dem mit Juni 1893 abschliessenden Rechnungsjahre 598,289.509 Personen, um 16,610.963 Personen mehr als im Vorjahre. Die gesammten Eisenbahnen Grossbritaniens, welche eine Länge von 20.325 engl. Meilen besitzen, beförderten in dem mit Ende December 1892 abschliessenden Jahre 864,435.388 Personen, exclusive der Besitzer von Saisonkarten. Während die englischen Bahnen nur 1489 £ per engl. Meile aus dem Personenverkehr einnahmen, stellte sich die Einnahme der Tramways per Meile auf 3613 £. Die Baukosten der englischen Bahnen betrugen im Durchschnitte 46.400 £ per Meile, jene der Tramways nur 14.279 £. Die Betriebsausgaben der Tramways betrngen im Durchschnitte 78·7 pCt. der Einnahmen, während bei den englischen Bahnen der Betriebscoëfficient 56 pCt. ergab. Das in Eisenbahnen investirte Capital erzielte im Jahre 1892 nur eine Verzinsung von 3·85 pCt., während das Capital der Tramways sich mit 5·67 pCt. im Durchschnitte verinteressirte. Die Einführung des mechanischen Betriebes machte weitere Fortschritte, indem sich der Stand der Locomotiven im Rechnungsjahre 1893 von 534 auf 563 vermehrte. Die durchschnittlichen Kosten einer Locomotive stellten sich auf 714 £ per Stück, jene der Wagen auf 162 £ per Stück. Nachstehende Tabelle liefert eine Uebersicht der Hauptresultate des Betriebes der Tramways im Jahre 1893:

	im Ganzen £	per Meile £
Genehmigtes Actiencapital	11,200.049	11,666
„ Obligationenkapital	5,729.083	5.968
„ Gesammtcapital	16,929.132	17.634
Eingezahltes Actiencapital	9,401.310	9.793
„ Obligationencapital	4,307.039	4.486
„ Gesammtcapital	13,708.349	14.279
Capital der Betriebslinien	10,801.152	11.251
„ „ im Bau stehenden Linien	86.641	89
Capitalsanlage in Pferden	837.451	—
„ in Locomotiven	402.044	—
„ in Wagen	664.446	—
Verausgabtes Gesammtcapital	14,104.152	14.692
Einnahmen im Personenverkehre	3,468.643	3.613
„ „ Gepäcks- u. Postverkehr	16.714	18
„ „ Güterverkehr	8.623	9
„ aus anderen Quellen	112.115	116
Gesammteinnahmen	3,606.095	3.756
Gesammte Betriebsausgaben	2,837.446	2.956
„ „ in Percent der Einnahmen	78·7	—
Reineinnahmen	768.649	800
„ in Perc. d. Bruttoeinn.	21·3	—

Von den Betriebsausgaben entfallen auf Bahnerhaltung 188.461 £ (196 £ per Meile), auf mechanische Zugkraft 122.776 £ (218 £ per Maschine), auf thierische Zugkraft 1,060.879 £ (35 £ per Pferd), auf Maschinenreparatur 54.099 £ (96 £ per Locomotive), auf Wagenreparatur 123.306 £ (30 £ per Wagen), auf Erneuerung des Pferdestandes 123.306 £, auf Verkehrsausgaben 791.055 (824 £ per Meile), anf allgemeine Verwaltung 82.970 £ (87 £ per Meile). Im Rechnungsjahre 1893 betrug für eine Bahnlänge von 960 Meilen der Stand an Pferden 30.225, an Locomotiven 563, an Wagen 4098 Stück. Es wurden innerhalb der gedachten 12 Monate 70,339.249 Wagenmeilen von den Tramways geleistet. Bei den englischen Eisenbahnen wurden dagegen im Jahre 1892 175,925.722 Personenzugsmeilen und 148,473.402 Lastzugsmeilen geleistet. Laut des Tramway-Gesetzes vom Jahre 1870 dürfen Localbehörden ihre eigenen Tramwaylinien nicht selbst betreiben, jedoch wnrde dies später den Städten Blackpool, Huddersfield und Plymouth gestattet. Im Besitze von 35 Localbehörden stehen gegenwärtig 156 Meilen doppelgeleisige nnd 118 Meilen eingeleisige Tramways; dieselben sind, mit Ausnahme der Linien der obgedachten Stadtgemeinden, an Betriebsgesellschaften verpachtet. Ferner bestehen 1 18 Tramway-Unternehmungen, welche ein Netz von 280 Meilen doppelgeleisiger und 408 Meilen eingeleisiger Tramwaylinien besitzen. [„Railway News."]

Amerika. (Bahnverhältnisse.) Im Laufe des Jahres 1893 sind mehr Bahnlinien in die Hand eines von den Gerichten eingesetzten Verwalters übergegangen, als dies seit 20 Jahren der Fall war. Es sind im genannten Jahre 75 Bahnen mit einer

Gesammtlänge von 25.375 engl. Meilen = 40.828 km in die Hände von Receivers gestellt worden. Das Anlagecapital dieser Linien besteht aus 1.212,217.033 Dollar zu Zinsen berechtigter Papiere, und ans 674.412.487 Dollars Actien. Es befinden sich darnnter die Atchinson, Topeka und Sante Fè Bahn mit einer Länge von 9344 Meilen, die Northern Pacific Bahn mit einer Länge von 3354 Meilen, die Union Pacific Bahn mit einer Länge von 1822 Meilen, die New York Lake Erie Bahn mit einer Länge von 1103 Meilen. Die Länge der nunmehr unter gerichtlicher Aufsicht stehenden Bahuen beträgt nahezu 1/7 aller Bahnen der Vereinigten Staaten. In Folge dieser Verhältnisse, welche sich aus der Nichteinhaltung der Zahlnngsverpflichtungen der Gesellschafteu entwickelten, ist auch der Werth der Actien dieser Bahnen ausserordentlich gefallen. Der Commercial Advertiser bewerthet den Rückgang der Actien von 16 der bedeutendsten Bahnen im Jahre 1893 allein anf 161,076.830 Dollars gegen das Jahr 1892, obwohl schon damals der Werth der Actien tief unter dem Nominalbetrage derselben war.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Regulirung der Donau im Bereiche des Budapester Stromabschnittes und Herstellung eines Winterhafens. (Ministerial-Erlass.) Der königl. ungarische Handelsminister hat einen Erlass an die hauptstädtische Municipalverwaltnng gerichtet, in welchem der Minister auf Grund einer Vorlage der Bndapester Handels- und Gewerbekammer die Commnne anweist, im eigenen Wirkungskreise die derzeit getheilten, nicht für den Personenverkehr bestimmten Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (bei der Kettenbrücke und dem Schwurplatze) nächst der griechischen Kirche zu vereinigen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1893), den Platz vor den Entrepôts als Hafen für Privatschiffe zu eröffnen, ferner die oberhalb der Margarethenbrücke befindlichen unausgebauten Ziegelablagerungsplätze pflastern nnd zu ordentlichen Quai-Ufern umgestalten zu lassen. Die im Sommer auf der Donau befindlichen Schwimmschulen sollen behufs Erleichterung der Schiffahrt nur in der Zeit vom Juni bis September geduldet werden. Des Ferneren trägt der Minister der Communalverwaltung auf, ihm über die Fragen, dass am Lágymányos ein Winterhafen gebaut, an der Ofener Seite ein Hafencapitanat organisirt und die nächst der Victoria-Mühle befindlichen nichtregulirten Ablagerungsplätze nmgestaltet, ferner dass das Schienengeleise der Ofener Ringbahn bis zum Ofener Quai ausgebaut werden solle, damit die directe Verladnng von den Schiffen in die Eisenbahnwaggons erfolgen könne, je früher in eingehender Weise Bericht zu erstatten nnd betont bei diesem Anlasse, dass er fernerhin ein besonderes Angenmerk der Förderung der Interessen der Schiffahrt im Bereiche der Hauptstadt zuwenden wird.

Canalschiffahrt in Ungarn. (Einführung des Dampfschiffverkehres im Begacanale.) Vom Monate März an werden ganz neuartig construirte flachfahrende Heckrad-Dampfer im Bereiche des Begacanals zwischen Temesvár, Nagy-Becskerek und Titel vorläufig den Remorqueur-Dienst versehen. Für den Personenverkehr entsprechend eingerichtete Dampfer desselben Systems werden im Laufe des Sommers auf dieser Strecke in Verkehr gesetzt werden. Die Einführung des Dampfbetriebes auf Binnenwasserstrassen verspricht eine wesentliche Verwohlfeilung der bisherigen Tarife.

Fiumaner Hafen-Localverkehr. (Stapellauf eines Localdampfers.) In Fiume fand vor Kurzem der Stapellauf des in Fiume montirten Localdampfers „Eneo" der Quarnero-Schiffahrts-Actiengesellschaft statt. Das mit einem Fassungsraum von 800 Personen gebaute und mit allem Comfort ansgestattete Schiff wird ständig zwischen Fiume und Abbazia verkehren.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Gegenwärtiger Stand und projectirte Vermehrnng der gesellschaftlichen Flotte.) Die Vermehrnng des Schiffsstandes der „Adria", bezw. die Vergrösserung der Flotte dieser Gesellschaft schreitet entsprechend den Stipulationen im Regierungsvertrage stetig vorwärts; im Jahre 1892 wurden neun erstclassige Dampfer in Cnrs gesetzt und im verflossenen Jahre kamen abermals drei erstclassige grosse Dampfer in Betrieb, nämlich: „Mátyás Király", „Nagy Lajos" und „Petöfi" mit zusammen über 10.000 t Tragfähigkeit. Der gegenwärtig in Action befindliche Schiffspark der „Adria" umfasst 24 Dampfer mit einer Tragfähigkeit von über 52.000 t. Als Ersatz für den Ende 1892 zngrunde gegangenen Dampfer „Stefanie" wird nun ein neuer — der 25. — grosser (3400 t Tragfähigkeit besitzender) Dampfer „Stefánia" in den Seedienst eingestellt werden. Um die Handelsbeziehungen mit Brasilien zu erweitern, wird die „Adria" ihre regelmässigen Fahrten zwischen Fiume-Triest und Brasilien von sechs auf acht bringen, während gleichzeitig der Oesterreichische Lloyd ebenfalls die Vermehrung von sechs auf acht jährliche Fahrten vornimmt, und da beide Schiffahrtsgesellschaften, im gegenseitigen Uebereinkommen, die Fahrten zwischen Fiume-Triest und den brasilianischen Häfen alternirend vornehmen, so stehen dem Export und Import mit dem wichtigen transatlantischen Absatz- und Productionsgebiete künftighin jährlich 16 regelmässige directe Dampfer-Fahrgelegenheiten zur Verfügung. Die Leistungen der gesellschaftlichen Flotte betreffend, ist zu erwähnen, dass die bisherigen regulären Dampfercurse im Vorjahre durch die Einrichtung einer zweiten wöchentlichen Linie zwischen Fiume — Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua und Marseille ergänzt wurden. Im Vorjahre wurden durch die Dampfer dsr „Adria" folgende Leistungen vollzogen, nnd zwar:

	1893	1892
Gesammtzahl der Fahrten	424	343
davon entfallen auf die Ausfahrten . . .	220	164
Einfahrten . . .	204	179

Preussen. (Strompolizei.) Der Regierungspräsident von Magdeburg hat unterm 28. August 1893 die nachstehende Anweisung zur Behandlung der strom- und schiffahrtspolizeilichen Contraventionen erlassen:

§ 1. Wird ein Fahrzeugführer oder ein Flossführer (Flossmeister, Regimenter) bei Begehung einer Uebertretung gegen die bestehenden strom- und schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen auf frischer That betroffen oder verfolgt, so ist zunächst die Person des Contravenienten und, wenn dieser nicht zugleich der verantwortliche Führer ist, auch die des letzteren festzustellen. Ist der verantwortliche Führer nicht zur Stelle, so ist die Weiterfahrt des Fahrzeuges so lange zu verhindern, bis er sich eingefunden hat.

§ 2. Kann die Persönlichkeit nicht sofort ohne zeitraubende Nachforschung zuverlässig und glaubhaft festgestellt werden, namentlich also, wenn der Contravenient oder verantwortliche Führer seinen Namen verschweigt, oder offenbar unrichtig angibt, oder seine Angaben durch Legitimationspapiere u. s. w. nicht glaubhaft machen kann, so ist er von dem Stromaufsichtsbeamten nöthigenfalls mit Hilfe der Ortspolizeibeamten oder Gendarmen vorläufig festzunehmen, falls er nicht sofort eine von diesem zu bestimmende Sicherheit bestellt. Vorläufige Festnahme mangels Sicherheitsbestellung tritt gleichfalls ein, wenn der Contravenient der Flucht verdächtig ist, oder wenn er ein Ausländer ist, bei welchem gegründete Zweifel bestehen, ob er der Straffestsetzungsverfügung oder dem Urtheil Folge leisten, oder sich auf Ladung vor Gericht stellen werde, und wenn gleichzeitig Gefahr im Verzuge ist.

§ 3. Die Höhe der zu beanspruchenden Sicherstellung darf den höchsten Betrag der für die Uebertretung angedrohten Strafe nicht übersteigen. Innerhalb dieser Grenze ist der Betrag so zu bemessen, dass aus demselben die Strafe und die muthmasslichen baaren Auslagen gedeckt werden können. Bei Ausländern sowie bei Personen von unbekanntem Aufenthaltsorte sind diese Auslagen immer um zwei Mark höher anzunehmen, als bei solchen Inländern, deren Wohnort bekannt ist. Die Höhe der Strafe ist für jeden einzelnen Contraventionsfall nicht unter drei Mark zu bemessen und darf den Betrag von dreissig Mark niemals übersteigen. (§ 1 des Gesetzes vom 30. April 1883, G. S. S. 65.)

§ 4. Bildet die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder Flosses den Thatbestand der Uebertretung, so ist gleichzeitig die Abstellung der Mängel anzuordnen, welche womöglich an Ort und Stelle erfolgen muss. Ein Umbinden der Flösse auf die strompolizeilich gestatteten Masse ist aber erst an Orten, welche hiezu geeignet sind, zu veranlassen, und es ist von solchen Anordnungen dem für diesen Ort zuständigen Aufsichtsbeamten zum eventuellen weiteren Einschreiten Mittheilung zu machen.

§ 5. Wird die verlangte Sicherheit nicht geleistet, so ist der Festgenommene — erforderlichen Falles unter Vermittlung der Ortspolizeibehörde — unverzüglich dem zuständigen Amtsrichter vorzuführen, welchem wegen der gerichtlichen Bestrafung das Weitere überlassen wird.

§ 6. Wird die verlangte Sicherheit geleistet, so ist hierüber Quittung zu ertheilen. Zu diesem Zwecke erhalten die Unterbeamten der Wasserbauverwaltung eine Anzahl mit fortlaufenden Nummern versehener, aus zwei Conpons — A und B — bestehender Formulare nach Massgabe des der Verordnung beigefügten Formulares. Beide Coupons sind von dem Beamten

gehörig und bezw. gleichlautend auszufüllen und unterschriftlich zu vollziehen. Alsdann wird Coupon A dem Contravenienten, bezw. dem verantwortlichen Führer als Quittung behändigt, und Coupon B dem Wasserbaubeamten eingesendet. Der als Sicherheit gezahlte Geldbetrag ist an die für solche Einnahmen bestimmte, Seitens des Wasserbaubeamten den Beamten namhaft zu machende Cassa zur einstweiligen Aufbewahrung thunlichst umgehend einzusenden und, dass dies geschehen, auf Coupon B zu vermerken. Ueber die Verwendung der erhaltenen Formulare haben die betreffenden Beamten eine Nachweisung zu führen.

§ 7. Der Wasserbaubeamte hat nach Prüfung und unter Zugrundelegung der im Coupon B enthaltenen Angaben, in Gemässheit des Gesetzes vom 23. April 1883 und der zu diesem Gesetze ergangenen Ausführungsanweisung vom 8. Juni 1885 (Min.-Bl. S. 152), die polzeiliche Strafverfügung auszufertigen und dem Beschuldigten unter Wahrung der dreimonatlichen Verjährungsfrist laut der im Coupon angegebenen Adresse zuzustellen. Die der Geldstrafe zu substituirende Haft darf die Dauer von drei Tagen nicht überschreiten (§ 1 des bezogenen Gesetzes). Für die Zustellung finden § 10 der Anweisung vom 8. Juni 1883 und § 40 der Strafprocessordnung Anwendung. Zu beachten ist insbesondere, dass nach letzterer Bestimmung, soweit ein in Deutschland belegener Aufenthaltsort oder Wohnsitz des Beschuldigten nicht bekannt ist, die Zustellung der Straffestsetzung als erfolgt gilt, wenn der Inhalt derselben durch ein deutsches oder ausländisches Blatt bekannt gemacht ist und seit dem Erscheinen des Blattes zwei Wochen verflossen sind. Von dem Verlangen, Zustellungsbevollmächtigte zu bestellen, ist daher in der Regel Abstand zu nehmen. Ist die Zustellung bewirkt und die Straffestsetzung rechtskräftig geworden, so werden die Strafe und die entstandenen baaren Auslagen, zu denen auch die Kosten der vorgedachten Insertionen gehören, aus der aufbewahrten Sicherheit gedeckt. Etwaige Ueberschüsse werden nach allgemeinen Regeln aufgeräumt.

§ 8. Kosten, welche durch die Verfolgung der Contraventionen entstehen, insbesondere auch Kosten für das etwa erforderliche Miethen von Kähnen, desgleichen die etwa nicht wiederbeizutreibenden Auslagen sind gleich allen übrigen Kosten der Strompolizei aus Cap. 68, Titel 14 des Etats der Handels- und Gewerbe-Verwaltung zu bestreiten. Die zur Einziehung gelangenden Geldstrafen sind bei demselben Etat unter Cap. 29, Titel 7 nachzuweisen.

§ 9. Wenn in einem Contraventionsfalle der Aufsichtsbeamte verhindert ist, die Bestimmungen des § 1, beziehentlich der §§ 2 und 4 dieser Anweisung zur Anwendung zu bringen, hat er den nächsten Beamten der Wasserbauverwaltung (Sehleusenmeister, Brückenwärter, Buhnenmeister, Aufseher), welcher in der Lage ist, die Weiterfahrt des Fahrzeuges oder Flosses zu verhindern, von der Sachlage zu benachrichtigen, und es ist alsdann dieser letztere Beamte verpflichtet, gemäss dieser Anweisung zu verfahren.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis zum 18. Februar.)

Adriatischer Dienst.

13. Februar, um 11 Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani, nach Venedig.
14. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Leva, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
15. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Kluu, nach Venedig.
16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
17. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani, nach Venedig.
21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae", Capitän L. Barichievich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candieu, Syra, Piräus und Chios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
14. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda", Capitän F. Goll, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varus, Burgas und Kustendjè.
16. Februar, zu Mittag: Dampfer „Vorwärts". Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
17. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Espero", Capitän F. D'Este, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Viudohoua". Capitän P. Mersa, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Houkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffnng auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Februar, Dampfer „Pandora", Capitän R. Mitis, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Jänner 1894.)

Artikel	Lager am 1. Jänner	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Jänner
	Metercentner			
Weizen	1703	3200	1596	3307
Roggen	275	202	137	340
Gerste	1943	203	596	1550
Hafer	20151	10300	7151	23300
Malz	303	660	616	347
Mais	644	650	497	797
Diverse	887	1269	745	1411
Total	25906	16484	11338	31052

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Jänner 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	7557·42	1721·04	191·880	7359·66
Roggen	2929·07	707·03	946·51	2689·59
Gerste	1244·96	259·77	300·10	1204·63
Hafer	1143·93	2440·25	735·59	2848·59
Mais	1744·51	812·16	711·43	1845·24
Mehl	636·80	105·20	330·80	411·20
Wein	7017·18	336·54	239·26	7114·46
Verschiedenes	3027·94	3351·32	2524·81	3854·45
Zusammen	25301·81	9733·31	7707·30	27327·82
Versicherungswerth fl.	420.760·—	55.720·—	35.750·—	440.730·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	45	13	14	44
Versicherungswerth	230.130	86.585	86.715	230.000
Abgesondert übertragene Warrants, St.	2	2	—	4
Versicherungswerth	5.200	4.000	—	9.200
Lombardbetrag	2.500	1.990	—	4.400

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Neuer Verbandstarif.

Am 1. April 1894 gelangt ein neuer Tarif für den Werrabahn-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehr nebst einem Anhang, enthaltend die Cursdifferenzen, zur Einführung.

Der bezügliche Gütertarif vom 1. August 1889 sammt den Nachträgen I—VIII tritt mit dem gleichen Tage ausser Kraft.

Der neue Tarif schliesst hauptsächlich Frachtermässigungen und nur vereinzelte geringe Frachterhöhungen in sich.

Die Station Schmalkalden des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Erfurt erscheint in dem neuen Werrabahn-Oesterreichischen Tarife nicht mehr, nachdem selbe in den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif übernommen wird.

Wien, am 10. Februar 1894. [118]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Die in Nr. 5 ex 1894 dieses Blattes auf Seite 113 verlautbarten Nachträge, welche theilweise Tariferhöhungen zum Ausdrucke bringen, treten nicht am 15. Februar 1894, sondern am 1. April 1894 in Wirksamkeit.

Die genannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. [119]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hornviehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt ein Specialtarif für die Beförderung von Grosshornvieh von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der Bukowinaer Localbahnen nach Bregenz, Buchs, St. Margarethen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 15 kr. ö. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. [120]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlag-Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes vom 1. März 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 tritt ein Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Bodenbach transit, Bodenbach-Rosawitz (Elbeumschlag), Lobositz-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag in Kraft.

Hiedurch werden aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif für Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere nach Bodenbach transit, Umschlagsplatz-Schönpriesen und Lobositz-Landungsplatz via Kralup vom 15. Jänner 1889 sammt Nachtrag I;
2. der Tarif für den Braunkohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. nach Umschlagsplatz-Schönpriesen via Aussig vom 1. October 1891 sammt Nachtrag I.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnen, bezw. Stationen zum Preise von 50 Hellern zu beziehen.

Teplitz, am 12. Februar 1894. [121]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Einführung eines neuen Tarifes vom 1. März 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 tritt ein neuer Tarif für den directen Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft.

Hiedurch werden aufgehoben:

1. Tarif für den directen Braunkohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. April 1890 sammt Nachträgen I—V;
2. Tarif für den directen Braunkohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. April 1890 sammt Nachträgen I—V.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 12. Februar 1894. [122]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf der gesammten Donau-, Theiss-, Save- und Drau-Schiffahrtslinie.

Wir geben hiemit bekannt, dass mit 15. Februar die Güteraufnahme von und nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Drau-Stationen eröffnet wird.

Die Güteraufnahme in der Save (Strecke Sissek—Belgrad) ist bereits eröffnet.

Wien, am 12. Februar 1894. [123]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactien für Getreide etc.

Die Direction gewährt von den Frachtsätzen des ab Schiffahrtsbeginn 1894 giltigen Specialtarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) pro 100 kg folgende Refactien:

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IX zum Frachtentarif.

Mit Schiffahrtsbeginn 1894 tritt der Nachtrag IX zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Giltigkeit.

Durch denselben werden die Nachträge I—VIII aufgehoben und ersetzt.

Ausser den in diesen Nachträgen enthaltenen Ergänzungen und Berichtigungen enthält der Nachtrag IX im Wesentlichsten eine neue Waaren-Classification, sowie geänderte Taxen des Specialtarifes Nr. I 2 B.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind zum Preise von 30 kr. bei der Diretion der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1894. [125]

Tarif-Tabelle A.

Nach	Von der Donau: ab Moldova aufwärts bis inclusive Pancsova	Von der Donau: ab Semlin, Belgrad, Banovce, Surduk und Slankamen	Von der Donau: ab Beska und aufwärts (incl. Franzens- und Franz Josef-Canals) exclus. Budapest	Von der Save: ab sämmtlichen Stationen und Ladeplätzen	Von der Theiss und Bega-Canal: ab sämmtlichen Stationen und Ladeplätzen	Von der Drau: ab sämmtlichen Stationen und Ladeplätzen
	Kreuzer österr. Währung					
Sissek *)	10	8	8	—	8	—
Barcs	10	8	6	8	8	3
Budapest	10	8	7	8	8	7
Raab, Pressburg	12	10	9	10	10	9
Fischamend, Wien, Korneuburg, Linz	14	12	11	12	12	11

*) Für Sendungen ab Save-Stationen nach Sissek sind im Wege der Hauptagentie Semlin von Fall zu Fall specielle Frachtvereinbarungen zu treffen.

Tarif-Tabelle B.

Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Obermühl gelegenen Stationen
von Budapest . . . . . 5 Kreuzer
von oberhalb Budapest gelegenen Stationen . . . . . 4 „

Tarif-Tabelle C.

Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
nach Báziás, Pancsova, Belgrad, Semlin, Neusatz, Temesvár, Szegedin, Essegg, Mohács, Barcs, Sissek, Budapest, Raab . . . . . 10 Cents
nach Pressburg, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 20 „

Die im Getreide-Specialtarif vom Schiffahrtsbeginn 1894 enthaltenen Frachtzuschläge für Burcellirung aus dem Bega-Canale werden im Rückvergütungswege um 3 kr. pro 100 kg ermässigt.

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an Schleppladungen und Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1894 bis 31. Juli 1894 in den Verkehrsrelationen der

Tarif-Tabelle A mindestens 20.000 q
„ B „ 10.000 q
„ C „ 20.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung dieser Quantitäten untereinander, wie z. B. die Quantitäten der Tarif-Tabelle A mit jenen der Tarif-Tabelle B oder C u. s. w. ist nicht gestattet.

Die Refactien und Frachtnachlässe werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 30. September 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1894. [124]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Juli 1893.)

Mit Schiffahrtsbeginn 1894 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die mit Schiffahrtsbeginn 1893 eingeführten Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. October 1891,
I. Nachtrag, „ „ 1. März 1892,
II. „ „ „ 1. Mai 1892,
III. Nachtrag, giltig vom 1. Juli 1892,
IV. „ „ „ 1. Februar 1893,
V. „ „ „ 15. März 1893.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. November 1891,
Anhang, „ „ 1. Mai 1892,

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. August 1892,
Anhang, „ „ 1. „ 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Novemb. 1893.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1894 bis 31. Juli 1894 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Von den Frachtsätzen nachstehender Tarife	Für Aufgaben von: Stationen unterhalb Wien bis einschliesslich Komorn, Neu-Szöny	Stationen unterhalb Neu-Szöny bis einschliesslich Budapest	Stationen unterhalb Budapest bis einschliesslich Baja	Stationen unterhalb Baja bis einschliesslich Semlin, Belgrad, dann von Stationen der Drau, Save, Theiss und des Franzens- und Bega-Canals	Stationen unterhalb Semlin, Belgrad, bis einschliesslich Moldova, Golubac	Orsova und unterhalb gelegenen Donau-Stationen
	Markpfennig pro 100 Kilogramm					
Kartirungssätze nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg sub a .	6	6	6	16	20	25
sub b, c, d . . .	6	12	20 *)	27	30	25
Für den Verkehr via Wien und via Passau:						
Ausnahmetarif Nr. I:						
Tarif-Abtheilung A { Tarif-Tabelle I .	6	12	20 *)	27	30	—
„ A „ „ II .	6	6	6	16	20	—
„ B „ „ I u. II	—	—	—	—	—	25
Ausnahmetarif Nr. II:						
Tarif-Abtheilung A	—	—	—	—	—	25
„ B { Schnittfracht I .	—	—	—	16	20	—
„ B „ „ II .	—	—	—	27	30	—
„ C { „ I .	6	6	6	—	—	—
„ C „ „ II .	6	12	20	—	—	—
„ D	—	—	—	—	—	—
Ausnahmetarif Nr. III	6	6	6	16	20	25
Ausnahmetarif Nr. IV	6	6	6	16	20	25

*) Speciell für Aufgaben von Baja erhöht sich die Refactie von 20 Pfg. auf 22 Pfg. pro 100 kg.

Die in vorgenannten Kartirungssätzen und Ausnahmetarifen bezifferten Zuschläge für Burcellirung aus dem Bega-Canale werden im Rückvergütungswege um 5 Pfg., bezw. 6 Ctms., bezw. 3 kr, pro 100 kg ermässigt.

Die Refactien und Frachtnachlässe werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Februar 1894. [126]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mehl etc.

Am 1. März 1894 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Mehl, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälten Erbsen und geschälter Hirse bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei den Verwaltungen der genannten Bahnen bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1894. [127]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Oesterreich.)

Einbeziehung der Station Gänserndorf.

Am 1. März 1894 wird die Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den für Wien (Nordbahnhof) bestehenden Sätzen in den Ausnahmetarif 6 a (Getreide pp.) einbezogen.

Die deutschen Stationen Uelzen, Brandenburg, Potsdam und Stendal bleiben jedoch von der Massnahme ausgeschlossen.

Wien, am 12. Februar 1894. [128]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben.
Localbahn Spielfeld-Radkersburg.
Localbahn Cilli-Wöllan.
K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung von Nachträgen zu den Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

Mit 1. April 1894 treten die nachverzeichneten Nachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
b) Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf den Linien der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn;
c) VI. Nachtrag zu den ab 18. August 1893 giltigen Tarifen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Linie Liesing—Kaltenleutgeben;
d) Nachtrag I zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg;
e) Nachtrag III zu den vom Tage der Betriebseröffnung an giltigen Tarifen für Personen etc. auf der Localbahn Cilli-Wöllan;
f) II Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1891 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen etc. auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Diese Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der betreffenden Haupttarife und neue Preise für Arbeiter-Wochenkarten.

Der unter a) bezeichnete Nachtrag ist um den Betrag von 20 Hellern erhältlich, die übrigen unter b) bis f) bezeichneten Nachträge werden kostenfrei abgegeben.

Wien, am 15. Februar 1894. [129]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Reexpedition für Getreide in Kolin.

Dem Lagerhause der úvěrni banca in Kolin wird die Reexpeditionsbegünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte im Rahmen des Elbeumschlagsverkehres mit Ungarn — bei Anwendung der im Elbeumschlagstarife vom 1. September 1893 auf Seite 13 und 14 sub B enthaltenen Bestimmungen — eingeräumt.

Dieses Zugeständniss gilt ab 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 und umfasst alle im Elbeumschlagstarife mit Ungarn vom 1. September 1893 enthaltenen Relationen.

Wien, am 8. Februar 1894. [130]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIII zum Heft Nr. 1.

Mit 1. März 1894 tritt zum Sächsisch-Thüringischen Verbandstarif vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XIII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·05 Mk. bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 7. Februar 1894. [131]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Gefirnisste Treibriemen als Eilgut.) Gefirnisste Treibriemen aus Baumwolle und Hanf (Ziffer XXXI der Anlage B zur Verkehrsordnung) werden künftig Seitens der Preussischan Staatseisenbahnen allgemein auch zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
402	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Rundholz aus der Pos. II 19 des Tarif-Theiles I bis zu 8 Meter lang	Berhometh a/S. transit (für Sendungen von der Schleppbahn Berhometh-Mežebrody)	Czernowitz loco	**Auflieferung eines Minimalquantums von 400 Wagenladungen innerhalb der Geltungsfrist.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	**Localtarif**	27 kr.	20 kr.	7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Wenn zur Beförderung von Rundhölzern über 6·3 Meter Länge mehr als ein Wagen verwendet wird, so kommen die im Tarif-Theile I sub C, IV, B, 2 enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung
				Lukawetz a/S.					26 kr.	20 kr.	6 kr.			
403	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Staatsbahnen	Kalk und Cement	Branik-Hodkovička	Střebichovic-Vinařic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Satz	23·2 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				via Prag (Hrabovka)										
404	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rohzucker	Kromau	Nestomitz (Zuckerfabrik) Schönpriesen Aussig (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	kr. 97		Im Kartirungswege			
				Mislitz						97				
				Grussbach-Schönau						97				
				Wlkosch-Keltschan						108				
405	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Steinsalz	Baalberge	Aussig (St.E.G., Oe.N.W.B. und A.T.E.) und Schreckenstein	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich, Heft 1 und 2	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. 64		Im Kartirungswege			
				Bernburg						65				
				Schönebeck						69				
				Stassfurt						68				
				Baalberge	Kralup (St.E.G. und B.E.B.)					88				
				Bernburg						89				
				Schönebeck						93				
				Stassfurt						92				

Fortlaufende Nr.	406	407
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird genacht: für Artikel	Erdwachs, Paraffin und Paraffin-Schuppen	Baumwolle, rohe
für die Transportstrecke von	Dresden-Elbkai; Schönpriesen-Umschlag; Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungeplatz und Aussig-Landungeplatz	Trieet
für die Transportstrecke nach (und umgekehrt)	Krakau loco und transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszow	Flöha
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracbt für den Fracbtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	Einhaltung der Bestimmungen dee nebenbezeicbneten directen Tarifee. Es gelangen zur Anwendung: der zugestandene Frachtsatz unter a) auf Sendungen mit ostindischer, egyptiecber oder amerikanischer Provenienz, bei Aufgabe von oder Frachtzablung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, unter b) auf Sendungen mit amerikaniecher Provenienz, bei Aufgabe von oder Fracbtzahlung für mindestens 7000 kg pro Wagen und Fracbtbrief, unter c) auf Sendungen mit ostindischer, egyptischer oder amerikanischer Provenienz, bei Aufgabe von oder Fracbtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Wagen und Fracbtbrief
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstene bis Ende December 1894	Vom 18. Februar 1894 bie auf Widerruf, längstens aber bie Ende December 1894, oder aber bis zu der vor dieeem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbeumscblags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	Gütertarif, Theil II für den Trieet-, resp. Fiume-Sächsischen Eisenbahn-Verband und Sächsisch-Indischen Verbands-Verkehr vom 1. Juli 1893
Frachtsatz per 100 kg	294 / 289 / 341	Es bestehen keine directen Fracbtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Pfennige)	171*) / 166*) / 218	a) 452 Markpfennig b) 290 „ c) 287 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Pfennige)	123 / 123 / 123	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungewege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntraneport der Schiffsconnossemente für die Verschiffnng per Elbe von, resp. nacb Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlicben Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Fracbtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicbt enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetscben/Bodenbach-Landungeplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landnngsplatz	Diese Frachtsätze gelten nur über Moldau

Fortlaufende Nr.	408	409
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisernes Oberbau- und Kleinmaterial	Eisen- und Gusseisenwaaren folgende: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet, Geschirr zum Hausgebrauch von Eisen oder Gusseisen, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen, Gusswaaren, nicht benannte, dann Feilen und Raspeln
für die Transportstrecke: von	Graz Leoben Prevali	Friedek-Mistek	Trzynietz
für die Transportstrecke: nach	Sissek transit	Pontebba transit	Peri transit	Pontebba transit	Peri transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der Bestimmungen der Classe B. Die Sendungen müssen für Eisenbahnbanten der Landesregierung von Bosnien und der Hercegovina bestimmt und an dortige Landesorgane adressirt sein	Die Frachtsätze unter a) gelten nur für Stückgutsendungen, " " " b) gelangen bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief zur Berechnung, " " " c) gelangen bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief zur Berechnung. Die Frachtsätze nach Peri trs. werden ausschliesslich für Sendungen angewendet, welche nach italienischen Stationen westlich der Linie Padna—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia bestimmt sind. Die Frachtsätze nach Pontebba trs. gelten für Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen. Die Frachtbriefe haben directe nach der jeweiligen italienischen Bestimmungsstation zu lauten. In den Frachtbriefen für die Sendungen ab Trzynietz ist weiters die Bemerkung „Zur Reexpedition in Peri trs. (Ala)", bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba" vorzuschreiben. Anderweitige Rontenvorschriften sind unzulässig		
und gilt in der Zeit	Bis Ende Juni 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte			
Bezeichnung: Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif, resp. Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1894	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Besteht kein directer Tarif		
Frachtsatz per 100 kg: in Francs pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden
	a) 61·24 b) 50·16 c) 44·72		a) 49·24 b) 40·16 c) 37·72	b) 51·72 c) 45·09	b) 41·72 c) 38·09
Heller: inclusive Transportsteuer	94	114	96		
	75	93	77	b) 50·16 c) 44·72	b) 40·16 c) 37·72
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz					
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	19	21	19	1·56 0·37	1·56 0·37
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					Für das Anfladen der Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der Anfgahsbahn massgebend

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
410	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Weinhefe, gepresst	Gumpoldskirchen	Lajta-Ujfalu	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat im Sinne der tarifmässigen Bestimmungen zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Westungar.-Niederösterr. Verbandtarif, giltig vom 1. December 1893	34	30	4	Im Kartirungswege		
									in Heller, inclusive Manip.-Gebühr u. ungar. Transportsteuer					
411	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdünger-Fabrication, wie im Ausnahmetarif Nr. 14 des in Betracht kommenden Tarifes genannt	Landshut	Stupno-Bras	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil II, Heft 3 des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1894		0·75 Mark				
			Baumwollwaaren, gemeine, wie im Ausnahmetarif Nr. 14 des in Betracht kommenden Tarifes genannt	Füssen	Prag B.W.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief			Mark 3·66	Mark 3·55	Mark 0·11			
					Kralup B.E.B.				3·66	3·55	0·11			
					Prag (Bubna, Sandtbor, Smichow) B.E.B.				3·66	3·55	0·11			
					Prag (Staatsbabubof) B.E.B.				3·76	3·65	0·11			
				und umgekehrt										
412	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Auf ihren eigenen Rädern rollende, mit einem Eisenbahn-Fahrzeuge beladene offene Güterwagen	Aachen, Station des Directions-Bezirkes Köln (linkerh.)	Zimony (Semlin) transit, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Sendungen müssen nachweisbar von La Croyère etammen und nach Salonique oder Dedéghadje befördert werden. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 19, enthalten im Tarife für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito, giltig vom 1. November 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen, giltig vom 1. November 1893	225·09 in Franken (Gold) für die Wagenachse	212·50 in Franken (Gold) für die Wagenachse	12·59 in Franken (Gold) für die Wagenachse	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, rücksichtlich der Strecke La Croyère—Zimony trs. und der Original-Frachtbriefe rücksichtlich der Strecke Zimony—Salonique, bezw. Dedéghadje. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses in Vorlage gebracht werden	
413	**B.E.B.**	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums wird in diesem Verordnungs-Blatte vom 27. Jänner 1894 Nr. 11, unter fortl. Nr. 273, für Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut von Pürstein nach Klingenthal (B.E.B.) veröffentlichte Frachtsatz von 21·4 kr. ö. W. pro 100 kg unter Aufrechthaltung der dortselbst angeführten Bedingungen auch auf derlei Sendungen von Hauenstein Warta und Welchau Wickwitz ausgedehnt und letztere in das für die Station Pürstein festgesetzte Minimalquantum von 400 t (à 1000 kg) einbezogen.													

Berichtigung. **Oesterr. Nordwestbahn.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 15 vom 8. Februar l. J., unter Pos. 364, erschienenen Publication ist in der Rubrik „zugestandener Frachtsatz" bei der Relation Ebenfurth-Mühle—Schönpriesen-Umschlag (Frachtsatz 130) ein *) beizusetzen.

Druckfehler-Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 8. Februar l. J., sub Post 367, hat es in der Rubrik „von" richtig „Castolowitz" zu lauten.

In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 15 vom 8. Februar l. J., sub Post 368, hat es in der Rubrik „nach" richtig „Wilzschhaus" zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. **Wien, 17. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Donau-Regulirungs-Commission. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lemberg nach Janów, eventuell nach Jaworów.

Das k. k. Handelsministerium hat die der k. k. priv. Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg im Vereine mit dem Grafen Wilhelm Siemieński-Lewicki und Grafen Roman Potocki, mit dem Erlasse vom 8. August 1893, Z. 37.974 (Vrdgs.-Bl. Nr. 98 vom 24. August 1893), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lemberg nach Janów, eventuell nach Jaworów auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 27. Jänner 1894. Z. 3888.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von den Stationen Rudolfswerth oder Straža der Unterkrainer Bahnen über Tschernembl oder Möttling in der Richtung gegen die krainische Landesgrenze.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Schlesinger-Goriany, Guts- und Fabriksbesitzer in Rupertshof, im Vereine mit Anton Jeršinovič, Josef Ritter von Savinschegg und dem Reichsraths-Abgeordneten Professor Dr. Franz Šuklje die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von den Stationen Rudolfswerth oder Straža der Unterkrainer Bahnen über Tschernembl oder Möttling in der Richtung gegen die krainische Landesgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 1. Februar 1894. Z. 68.980 ex 1893.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 14. Jänner 1894 *), betreffend die Einführung der mitteleuropäischen Zeit im Dienste bei den auf Eisenbahnhöfen aufgestellten k. k. Zollämtern.

Für den Dienst der auf Eisenbahnhöfen aufgestellten k. k. Zollämter und Zollexposituren wird an Stelle der Ortszeit die mitteleuropäische Zeit (Stundenzonenzeit) eingeführt und hat diese Zeitrechnung in Hinkunft insbesondere bei Festsetzung des Beginnes und Schlusses der Amtsstunden für den öffentlichen Verkehr in Anwendung zu treten.

Plener m. p.

*) Enthalten in dem am 6. Februar 1894 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 26.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 17. Jänner 1894 *), betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes II. Classe in Wels zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten.

Das k. k. Hauptzollamt II. Classe in Wels wird zur zollfreien Behandlung von voraus- oder nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zollgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Plener m. p.

*) Enthalten in dem am 6. Februar 1894 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 28.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsverwaltung 1892.

II.

Bauten in der Strecke Albern—Theben (41 km).

I. Erhaltungsarbeiten wurden die nachstehenden vorgenommen: eine Wurfergänzung und Pflasterreparatur am Dorfhaufen-Leitwerke gegenüber Fischamend, die Ausbesserung der Traverse am Hirschensprung, die Reconstruction des Krikeldammes unterhalb Fischamend, die Reparatur der Traverse Mühlschüttel—Elenderhaufen, die Verdichtung des Inundationsdammes an vier Stellen in der Orther Au, die Ausbesserung und Versicherung der Traverse bei Maria-Elend, Reparaturen am Elender Leitwerke, sowie an jenem oberhalb des Aussetzhaufens nächst Croatisch-Haslau, die Vorsorge für den Zuschluss der Inundationsdammöffnung bei Orth, die Zuschüttung des Schlitzes in der Fadenbachtraverse beim Orther Jägerhause, die Reconstruction der Traverse über den Fadenbach an der Orther Strasse, Wurfergänzungen und Pflasterungen in der Tarifstrecke XIII, die Reparatur der Mitterhaufentraverse bei Regelsbrunn, die Schliessung des Auslaufgrabens im Inundationsdamme bei der fünften Fadenbachübersetzung bei Orth, die Ausbesserung der Lände nächst Wildungsmauer, eine Wurfergänzung am Uferbaue in der Kopfstädterau, die Aufholung der Faschinentraverse Fuchshaufen—Schlossau bei Petronell, die Reconstruction der Faschinentraverse am Rohrhaufen, die Aufholung der Faschinentraversen im Mühlaigl, im Auarm, sowie am Rottenstein, endlich die Reparatur der Hochwasserschäden in der XVI. Tarifstrecke.

II. An Neubauten kamen zur Ausführung: die Verlängerung des Leitwerkes Buchenau—Hirschensprung, die Verlängerung des Grundwurfes des Dorfhaufenwerkes, die Herstellung des rechtsseitigen Inundationsdammes Fischamend—Saurüssel, sowie des Schönauer Rückstaudammes, der Bau je einer Faschinentraverse am Hirschensprung und zwischen Mühlschüttel und Elenderhaufen, die Anlage einer Steintraverse über den neuen Ablaufgraben in der Orther Oberau, eines Leitwerkes nebst Cunette am Aussetzhaufen und einer Faschinentraverse am Alberhaufen gegenüber Regelsbrunn, die Verlängerung des Leitwerkes Alberhaufen—Wildungsmauer, sowie des Grundwurfes am grossen Mühlhaufen unterhalb Wildungsmauer, die Herstellung des linksseitigen Inundationsdammes bei Witzelsdorf, eines Ableitungsgrabens aus dem närrischen Arme in das Witzelsdorfer Wasser und der Erdberme von der Eckartsau-Witzelsdorfer Grenze bis zum närrischen Arme, dann eines Grundwurfes zwischen Stritthaufen und Treuschüttau gegenüber Petronell, die Verbauung der neuen Einrinnstelle in's Altenburger Wörth, die Fortsetzung des Grundwurfes am Rottenstein, endlich die Herstellung von zwei Traversen in Aigl unterhalb Rottenstein.

Von dem zum Schutze des Dorfes Orth und des Marktes Fischamend, sowie des als Winterhafen dienenden Theiles des Fischaflusses bestimmten Inundationsdamme Fischamend—Saurüssel wurden 1892 0·95 km ausgeführt und reicht derselbe nunmehr vom Jägerhause in Dorf Fischamend bis zur grossen Wiese in Markt Fischamend. Es sind somit von diesem auf 5·5 km Länge projectirten Damme bisher 1·35 km hergestellt. Demzufolge war es auch bei dem ungewöhnlich schweren Eisstossabgange im Februar 1892 nicht möglich, Markt und Ort Fischamend vom Rückstauwasser zu schützen, wohl aber konnte das Eindringen der ungleich grössere Gefahren mit sich bringenden Eismassen vollständig verhindert werden.

Schönauer Rückstaudamm. Um die hinter dem Marchfelder Schutzdamm oberhalb Schönau zu Tage tretenden, im alten Schönauer Donauarme sich sammelnden Grund- und Sickerwässer in den Donaustrom abfliessen zu machen, wurde der erstgenannte Damm unterhalb Schönau durchstochen. Dieser Durchstich bedingte aber andererseits die Herstellung eines Rückstaudammes, um das bei der Hochwasserführung im Hauptstrome aus letzterem durch den Durchstich einlaufende Wasser im alten Schönauer Arme concentrirt zu halten und dadurch Schönau, sowie die unterhalb gelegenen Ortschaften vor Ueberflutungen zu schützen. Der Rückstaudamm ist in einer Gesammtlänge von 10·5 km projectirt, schliesst unterhalb Schönau stromabwärts des Durchstiches im grossen Inundationsdamme an letzteren an und reicht stromaufwärts bis Gross-Enzersdorf. Von demselben wurde die Theilstrecke Marchfelder Schutzdamm bis über die Grenze Schönau-Mühlleiten in Angriff genommen und mit Aufgebot aller verfügbaren Arbeitskräfte nahezu vollständig ausgeführt.

Das bereits in den Jahren 1885—1888 hergestellte Leitwerk Alberhaufen-Wildungsmauer wurde wegen der in dieser Stromstrecke bei niedrigem Wasserstande eintretenden ungünstigen Schiffahrtsverhältnisse um 270·5 m im Normalprofile verlängert. Ebenso erheischte die gebotene Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Schiffahrt eine weitere Fortsetzung des Grundwurfes am grossen Mühlhaufen unterhalb Wildungsmauer, welche auch in einer Länge von 110 m durchgeführt wurde.

Der grosse linksseitige Inundationsdamm zum Schutze des Marchfeldes wurde im Berichtsjahre auf eine Länge von 326 m vorgetrieben, hat mithin eine Gesammtlänge von 26·626 km erreicht.

An aussercontractlichen Bauherstellungen wurden ausgeführt: die Reconstruction der von den Hochwässern im Jahre 1890 und 1892 schadhaft gewordenen Jochbrücke über den neuen Schwechatlauf bei Mannswörth; die Sicherheitsgeländer an den Rampen des am rechten Donauufer hergestellten Inundationsdammes im Zuge der Landungsplatzstrasse Fischamend—Albereck; die provisorische Ueberbrückung des Fadenbaches am Gemeinde-

wege Schönau—Mannsdorf und die Anbringung des zur Ableitung der Grund- und Sickerwässer dienenden, im Lichten 95 cm messenden eisernen Ablaufrohres mit Ventil im Inundationsdamme bei der ersten Fadenbachkreuzung.

Fondsgebahrung.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1892 betrugen, einschliesslich eines mit 31. December 1891 verbliebenen Cassarestes von 936.583 fl. 13 kr., 2,900.296 fl. 98 kr., denen Ausgaben in der Gesammthöhe von 1,946.428 fl. 32 kr. gegenüberstanden. Es ergab sich sonach mit Jahresschluss ein Ueberschuss von 953.668 fl. 66 kr. Die eigenen Brutto-Einnahmen des Donau-Regulirungsfondes aus dem Erlöse von verkauften Gründen, den Zinsen der angelegten Fondsgelder, den Pacht- und Miethzinsen, sowie dem Mautherträgnisse der Kaiser Franz Josef-Brücke, betrugen 1092 523.223 fl. 54½ kr. und in den Jahren 1882—1892 insgesammt 4,868.999 fl. 41 kr.

Von den Brutto-Einnahmen pro 1892 wurden bestritten: die Steuern mit 3405 fl. 50 kr., die Erhaltung der Kaiser Franz Josef-Brücke mit 2225 fl. 80 kr., die Mautheinhebungskosten auf dieser Brücke mit 2240 fl. 41½ kr., die Parzellirungsauslagen mit 22.717 fl. 78 kr., die Regiequote mit 6000 fl. und die Auslagen für Baggerungen an den Landungsplätzen mit 110.506 fl. 35 kr., zusammen 147.095 fl. 84½ kr., daher die eigenen Netto-Einnahmen der Commission sich mit 376.127 fl. 70 kr. beziffern. Hievon wurden zum Baufonde 300.000 fl. beigetragen und 76.127 fl. 70 kr. erübrigt.

Die Activen des Fondes bestanden am 31. December 1892 ausser dem Cassareste von 953.668 fl. 66 kr. in:

1. den Baugründen am rechten Donauufer in Wien oberhalb der Stadlauer Brücke, und zwar parzellirte Gründe 333.671·7 Quadratklafter, nicht parzellirte Gründe nach Abzug von 40 pCt. für öffentliche Strassen und Plätze 57.261 Quadratklafter, disponible Landungsplätze 38.046 Quadratklafter, Bäder 14.282 Quadratklafter, öffentliche Landungsplätze 19.602 Quadratklafter, öffentliche Zugänge 1731 Quadratklafter, verpachtete Landungsplätze 73 356 Quadratklafter, zusammen 537.949·7 Quadratklafter mit einer Bewerthung von 8,471.680 fl. 50 kr.;
2. die Baugründe am linken Donauufer, und zwar parzellirte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen 28.193 Quadratklafter, parzellirte Baustellen und Gruppen bei Floridsdorf 1663 Quadratklafter, nicht parzellirte Baugründe bei den Kaisermühlen 1475 Quadratklafter, nicht parzellirte Baugründe bei Floridsdorf 54.056 Quadratklafter, zusammen 85.387 Quadratklafter mit einer Gesammtbewerthung von 460.220 fl.;
3. das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauer Brücke im Ausmasse von 539.548 Quadratklafter, darunter die Schiffmühlenplätze mit 29.600 Quadratklafter, die öffentlichen Landungsplätze mit 9378 Quadratklafter, die öffentlichen Zugänge mit 296 Quadratklafter, die verfügbaren Landungsplätze mit 4399 Quadratklafter, das sonstige Terrain mit 485.976 Quadratklafter, mit einer Gesammtbewerthung von 989.622 fl.;
4. das Inundationsgebiet mit einer Fläche von 1349 Joch 881 Quadratklafter und einer Bewerthung von 66.666 fl.;
5. das alte Strombett in einer Ausdehnung von 463 Joch 1094 Quadratklafter und mit einer Bewerthung von 555.555 fl.;
6. die Kaiser Franz Josef-Brücke im Werthe von 2,449.410 fl.;
7. das Fondshaus am Erzherzog Carl-Platz im Bauwerthe von 72.000 fl.;
8. die Bauhütten und Inventargegenstände im Werthe von 13.970 fl.; endlich
9. die Forderungen des Donau-Regulirungs-Fondes an rückständigen und bedungenen künftig fällig werdenden Grund-Kaufschillingen, an rückständigen Zinsen von solchen Kaufschillingen, an rückständigen Mieth- und Pachtzinsen per 575.179 fl. 81 kr.

Die Gesammtsumme der Activen beträgt sonach 13,654.303 fl. 31 kr.

Verkauft wurden 1892 an Grundstücken: die Baustellen 1, 20, 21, 22 VIII A mit 929·36 Quadratklafter, 3 XIII M mit 291·65 Quadratklafter, 67 XII G mit 439·76 Quadratklafter, 10 XII F mit 175 Quadratklafter, 2 XIII M mit 216·67 Quadratklafter, XXXVI A mit 2325·46 Quadratklafter, 2 X F mit 175·3 Quadratklafter, 6 VII A mit 220 Quadratklafter, 1 X H mit 189·08 Quadratklafter, 14 XII C mit 212·37 Quadratklafter, 8 XII F mit 175·86 Quadratklafter, 2, 4 XII F mit 350·77 Quadratklafter und 5, 6, 14 K bei den Kaisermühlen mit 600 Quadratklafter.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte, mit elektrischer Kraft zu betreibende, schmalspurige Localbahn von der Station Gmunden in die Stadt Gmunden. (Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. Jänner die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hezüglich der von der Firma Stern & Hafferl in Wien projectirten schmalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Localbahn von der Station Gmunden der k. k. Staatshahnen in die Stadt Gmunden im Sinne der hestehenden Verordnungen die Trassenrevision einznleiten und über das Ergehniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 4509.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Schlepphahn zum Venus-Tiefbauschachte im Kummerpursch: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Anssig-Teplitzer Eisenbahn für eine normalspurige Schleppbahn zum Venus-Tiefbauschachte in Kummerpnrsch und für die Herstellnng einer Rangiranlage in km 39·0/1—40·0/1 der Strecke Aussig—Komotau für den 20. Fehruar anheranmt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter Zahorsky von Wahlstätten betraut. [G.-I.-Z. 2415.]

— (Linie Aussig—Komotau: Herstellung eines Ausziehgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenhahn-Gesellschaft für die Herstellung eines Ausziehgeleises am Bahnhofe in Karbitz für den 21. Fehruar 1894 anheraumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter Zahorsky von Wahlstätten hetraut. [G.-I.-Z. 2482.]

— (Errichtung einer Sicherungsanlage.) Das Project hinsichtlich der Errichtung einer Sicherungsanlage in der Station Brüx wurde zur Ausführnng genehmigt. [25. Jänner, Z. 3802.]

— (Aufstellnng einer Wagenverschiebe-Vorrichtung nächst der Station Karbitz.) An den Ladegeleisen des Bohemiaschachtes III der Dresdener Creditanstalt nächst der Station Karbitz wird eine Wagenverschiebe-Vorrichtung aufgestellt. [18. Jänner, Z. 2847.]

— (Wagenverschiebe-Vorrichtung.) An den Ladegeleisen der Richard Hartmann'schen Schächte in der Gemeinde Ladowitz gelangt eine Wagenverschiebe-Vorrichtung zur Aufstellung. [1. Februar, Z. 13.]

— (Wasserleitung.) Für Zwecke der Gemeinde Sobochleben wird unterhalb des Objectes in km 11·987 ein Wasserleitungsrohr gelegt. [23. Jänner, Z. 68.093 ex 1893.]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Reichenberg—Bischofswerda: Anlage eines Güterschuppens und einer Verladerampe: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden für die Anlage eines Güterschuppens und einer Verladerampe in Machendorf für den 17. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenberg betraut. [G.-I.-Z. 2269.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsführung in den Stationen Jungbunzlau und Turnau.) Seit 1. Jänner wird der gesammte Verkehrs-, Telegraphen- und Signaldienst, die Ausgabe und Abnahme der Fahrkarten, sowie die Gepäcks- und Eilgut-Expedition in Jungbunzlau ausschliesslich nur von Organen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, in der Station Turnau aber durch Organe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn besorgt. Der Fracht-Güterdienst wird auch jetzt von jeder Bahn selbstständig versehen. Die Durchführung des Dienstes auf diesen beiden gemeinschaftlichen Bahnhöfen ist durch Dienstordnungen geregelt. [G.-I.-Z. 176.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung von telephonischen Verbindungen in den Stationen Halbstadt und Bodenbach.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat in der Station Halbstadt eine telephonische Verbindung zwischen dem Verkehrbureau und der Kanzlei der Zugförderung im Heizhause herstellen lassen. Weiters wurde in der Station Bodenbach die Weichenstellhütte in km 538·848 in die daselbst bestehende Telephonlinie zwischen dem Aufnahmsgebäude und der Platzinspection einbezogen. Diese telephonischen Verbindungen, welche durch Organe der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag hergestellt wurden, dienen ausschliesslich zu Eisenbahnbetriebszwecken. [G.-I.-Z. 2362.]

Salzkammergut-Localbahn. (Bau- und Betriebslänge der Zahnradbahn auf den Schafberg.) Für die am 1. August 1893 dem öffentlichen Verkehre übergebene Zahnradbahn nach System Abt auf den Schafberg sind die Längen behördlich festgestellt worden und beträgt die Baulänge vom Beginne des Hauptgeleises in der Station St. Wolfgang bis zum Ende desselben in der Station Schafbergspitze 5·862 km; die Betriebslänge beträgt vom Beginne des Hauptgeleises vor dem Aufnahmsgebäude der Station St. Wolfgang bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Schafbergspitze (0·026 km vor dem Geleiseabschlusse) 5·836 km. Die Lage der einzelnen Stationen und der Haltestelle, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
St. Wolfgang Zahnradbahn	Station	0·0	541·80
Schafbergbahn	Haltestelle	4·225	1366·30
Schafbergspitze	Station	5·836	1729·50

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 3. Jänner, Z. 77.137/III ex 1893, dem k. und k. Kämmerer Grafen Stefan Zichy et Consorten für eine von der Endstation Mocsolád der concessionirten Localbahn Kaposvár—Mocsolád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1894) ausgehende und diese über Adánt in der Station Siófok mit der Linie Budapest (Ofen)—Kanizsa—Pragerhof der Südbahngesellschaft verbindende normalspurige Localbahn, auf die Daner eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 89.753 ex 1893, dem Oberstuhlrichter Alexander Halász für eine von der Station Kun-Szent-Miklos-Tass (zwischen Budapest und Kis-Körös) der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiss-Kun über die Stadt Tass längs dem linksseitigen Donauufer über Szalk-Szent-Marton, Duna-Vecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Harta bis Duna-Pataj (oberhalb Kalocsa) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 90.277 ex 1893, der Heinzelmann'schen Eisenbergbau-Gewerkschaft und Eisenfabriks-Gesellschaft für eine von den gesellschaftlichen Bergbanrevieren bei Szirk und Vashegy ausgehende und diese über die Gemarkung der Gemeinden Turcsok und Lubenyik mit den gewerkschaftlichen Eisenfabriken bei Hisznyoviz verbindende Drahtseil-Montanbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 16. Jänner 1894, Z. 91.824, dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Franz Krajtsik:
   a) für eine von der Station Somogy-Szobb der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Somogy-Szobb—Barcs und deren südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Iharos-Berény, Pogany-Szent-Péter und Horvát-Szent-Miklós in der Station Nagy-Kanizsa mit der Südbahnlinie Budapest (Ofen)—Kanizsa—Pragerhof und von dort aus über Szepetnek, Tót-Szent-Márton, Becsehely, Bánok-Szent-György, Lasztogya, Dömeföld und die Gemarkung der Gemeinde Páka in der Station Csömödér (zwischen Kisfalud-Szent-István Csáktornya) der Linie Boba-Csák-Tornya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen verbindende;
   b) eine von der zukünftigen Station Iharos-Berény der Linie a) abzweigende, über Antalfalva und Inke bis Vese führende Flügelbahn der ersteren;
   c) eine von der zukünftigen Station Tót-Szent-Márton der Linie a) abzweigende und diese über Egyeduta, Letenye, Rátka, Alsó-Szemenye, Csömeföld, Dobri, Kis-Lakos, Tormaföld und die Gemarkung der Gemeinde Szécsi-Sziget gleichfalls in der Station Csömödör der Linie Boba—Csáktornya verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Ersékujvár (Neuhäusel)—Komárom (Komorn)—Uj-Szöny. (Politisch-administrative Begehung.) Ende Jänner fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Puky des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, des Reichs-Kriegsministeriums, der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Interessenten, die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Ersékujvár—Komárom—Uj-Szöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1893, Vorconcession Post 2) statt. Die genannte Linie wird von der Station Ersékujvár aus die beiden Hauptlinien (Wien—) Marchegg — Ersèknjvár — Budapest und (Wien—)Bruck a/L.—Uj-Szöny—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen in deren Station Uj-Szöny verbinden und nach Berührung der Stadt und Festung Komárom (Komorn) die Donau mit Benützung der im Jahre 1892 erbauten Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107 ex 1892) übersetzen. Durch diese Linie werden ferner die von der Linie (Wien—)Marchegg—Budapest gegen Norden abzweigenden Bahnen am kürzesten Wege via Györ (Raab)—Kis-Czell—Ukk—Csáktornya—Warasdin—Zapresic—Zágráb (Agram) mit Fiume verbunden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Umgestaltung der Endstrecke der Friedhofbahn auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe hat, als Eigenthümerin der aus dem Weichbilde der Stadt vom Rochusspitale aus bis zum neuen hauptstädtischen Centralfriedhof führenden Strassenbahn, den Beschluss gefasst, den bisher

nur bis Kőbánya (Steinbruch) eingeführten elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893) von dort aus auch auf die bisher noch mit Dampfkraft betriebene Strecke bis zur Endstation nächst dem Centralfriedhofe auszudehnen (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 15 ex 1892). Nachdem für die im Bereiche des Extravillans gelegenen Sectionen der Theilstrecke Rochusspital—Kőbánya im Anschlusse an die Canalleitung (Untergrundleitung) auch in diesem Falle die Einführung der Hochleitung gestattet wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 und 32 ex 1893), soll diese nun auch für die Endstrecke bis zum Friedhofe in Anwendung gebracht werden. Nach Ausführung dieser keinerlei Störung des bisherigen Locomotivbetriebes verursachenden Umstaltung werden die elektrisch betriebenen Waggons der Gesellschaft von allen Punkten des Betriebsnetzes, im Bedarfsfalle sodann directe bis zur Pforte des Friedhofes verkehren können.

— (Einleitung eines Geleises der Friedhofbahn in den Bereich des Friedhof-Territoriums.) Die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung hat, dem Ansuchen der Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe entsprechend und vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, genehmigt, dass das von der Endstation der Friedhoflinie abzweigende Geleise auch in den Bereich des Friedhof-Territoriums eingeführt werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1890), und sind bereits die diesfalls von den Geleisen zu occupirenden Parzellen bestimmt worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.) Am 14. Februar findet in Berlin eine Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt, auf deren Tagesordnung folgende Anträge stehen: Aenderung der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 der Verkehrsordnung; Frachtberechnung für lange Gegenstände; Aenderung der Position 24 des Verzeichnisses der sperrigen Güter „Pflanzen"; Tarifirung von Emballagen aus Metall oder Holz zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter und Ergänzung der Position Holzwaaren des Specialtarifes III; bedeckte Beförderung zur Ausfuhr bestimmter, fest verpackter Hohlglas- und Thonwaaren; Aenderung der Positionen Borke und Lohe des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter; Tarifirung von gerösteten Getreide und Malz, sowie von gerösteten Graupen; Streichung des Artikels „Zinkgrau" in der Position Zinkstaub (Poussière) des Specialtarifes II; Tarifirung von Kameelhaaren; Detarifirung von Erdnussklein und Erdnussschalen; Versetzung von Dachfilz (Asphaltfilz) in den Specialtarif II; Versetzung eichener Fassdauben und Fassbodentheile in den Specialtarif II; Tarifirung von Schlackensand und Schlackenmehl; Aufnahme von Schwefeleisen in den Specialtarif III; Tarifirung von gefärbtem Schwerspath; Aufnahme von Antichlor (unterschwefligsaures Natron) in den Specialtarif III.

Preussen. (Beförderung von Gütern zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und der Central-Markthalle andererseits.) Vom 1. April ab werden für die Beförderung von Gütern zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einschliesslich des Central-Viehhofes und des Lagerhofes bei Gesundbrunnen einerseits und der Berliner Central-Markthalle andererseits bei Umexpeditionen in Folge anderweiter nachträglicher Anweisung des Verfügungsberechtigten feste Ueberführungsgebühren erhoben, welche für je 100 kg Stückgut 0·20 Mk., für Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen 9 Mk., für Güter der Specialtarife I und II 6 Mk., für Güter des Specialtarifes III und für Schutzwagen 3 Mk. für jeden Wagen betragen. Dazu tritt, wenn die Umexpedition erst nach Eingang der Sendung auf der ursprünglichen Bestimmungsstation verlangt wird, noch die bisherige Umlade-, bezw. Umstellungsgebühr von 0·10 Mk. für je 100 kg Stückgut und 2 Mk. für jeden Wagen bei Wagenladungen. Die vorstehenden Ueberführungsgebühren gelangen auch zur Erhebung, wenn Güter, welche nicht rechtzeitig abgenommen werden, wegen Raummangels von der Central-Markthalle nach dem Schlesischen Güterbahnhof zu Berlin zurückbefördert werden.

— (Massnahmen zur Förderung der Anlage von Kleinbahnen.) In Gemässheit des Beschlusses des preussischen Abgeordnetenhauses vom 20. Jänner 1893 sind in den Etat der Forstverwaltung für 1894/95 zum ersten Male 200.000 Mk. aufgenommen zur Anlage und zur Betheiligung an Anlagen von Kleinbahnen, sowie zu Beihilfen für dieselben, sofern diese Bahnen für die Forstverwaltung von wesentlichem Interesse sind, ohne Hinzutritt der letzteren aber nicht zur Ausführung kommen würden. Es soll hiemit ein Fonds angelegt werden, welchem etwa Rückeinnahmen wieder zufliessen. In gleicher Weise sind in dem Etat der Domänenverwaltung für Kleinbahnzwecke 50.000 Mk. zum Ansatz gebracht.

Durch Verfügung vom 15. Jänner hat das Finanzministerium angeordnet, dass zur Förderung der Unternehmungen von Kleinbahnen sowohl in den Katasterbureaus der Bezirksregierungen, als auch in den Katasterämtern die zu solchem Zweck verlangten Copien und Handzeichnungen von Katasterkarten stets mit thunlichster Beschleunigung anzufertigen sind. Falls die räumlichen und geschäftlichen Verhältnisse es zulassen und gegen die Person des namhaft gemachten Zeichners nicht besondere Bedenken obwalten, können die Regierungen dem Unternehmer oder dem mit der Anfertigung der Vorarbeiten für das Unternehmen Beauftragten die Erlaubniss ertheilen, Handzeichnungen auf durchsichtigem Stoff von den Gemarkungskarten und Reinkarten in den Geschäftsräumen der Katasterverwaltung selbst entnehmen zu lassen. In diesem Fall hat der Unternehmer oder sein Beauftragter die tarifmässigen Gebühren zur Staatscasse zu entrichten, wie wenn die Handzeichnungen durch die Katasterverwaltung angefertigt wären. Sonstige Bestimmungen über die Entnahme der Handzeichnungen zu treffen, bleibt den Regierungen vorbehalten.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Oldenburg. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die Staatsregierung hat dem Landtage die zu dem Voranschlage der Eisenbahn-Betriebscasse für die Finanzperiode 1894/96 angekündigten Anträge auf Bewilligung von Mitteln für diejenigen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen von Bahnanlagen, die einen höheren Aufwand als 40.000 Mk. beanspruchen, vorgelegt. Die Anträge erfordern insgesammt einen Aufwand von 3,030.550 Mk. für den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, welcher im Wege der Anleihe zu Lasten des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werden soll.

Württemberg. (Ergebnisse der Staatseisenbahnen im Etatsjahre 1892/93.) Nach den Rechnungsergebnissen der Eisenbahn-Betriebsverwaltungen für 1892/93 belaufen sich die Einnahmen auf 37,680.530·80 Mk.; gegen den Etatssatz mehr um 610.530·80 Mk.; die Ausgaben auf 24,958.432·95 Mark gegen den Etatssatz mehr um 3,138.697·95 Mk. Es ergibt sich hienach ein Mehrbetrag der Einnahmen über die Ausgaben von 12,722.097·85 Mk. Da eine Vermehrung des Betriebsfondes um 16.532·48 Mk. stattgefunden hat, haben die Ablieferungen an die Staatshauptcasse 12,705.565·37 Mk. betragen. Gegen den Etatssatz von 15,250.265 Mk. sind sie um 2,544.699·63 Mk. zurückgeblieben. Die Verzinsung der Eisenbahnschuld erforderte im Jahre 1892/93 15,756.605·87 Mk. Der Reinertrag blieb somit hinter diesem Bedarf um 3,051.040·50 Mk. zurück. In dem Jahre 1891/92 war das Erträgniss hinter dem Zinsenbedarfe um 3,894.808·96 Mk. zurückgeblieben.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Der Vorsitzende, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, eröffnete die Sitzung vom 12. Februar mit dem Hinweise auf die durch die kgl. ungarische Regierung erfolgte Genehmigung der Errichtung der ungarischen Localeisenbahn-Actiengesellschaft, deren Wirkungskreis und Organisation sich dem Muster der schon seit einigen Jahren bestehenden Eisenbahn-Rentenbank in Frankfurt a/M. und der Localeisenbahn-Actiengesellschaft in München anlehnt. Er erblickt in dieser Institution einen Markstein für die fernere Entwicklung des Localbahnwesens in Ungarn und glaubt, dass auch die massgebenden Factoren in der diesseitigen Reichshälfte sich der Erkenntniss nicht verschliessen dürften, dass derartige Einrichtungen zum Zwecke einer intensiven Förderung unseres Localbahnwesens als unumgänglich nothwendig erkannt werden. Hierauf folgte ein Vortrag des Ingenieurs Anton R. Fleischl's „Ueber schmalspurige Waldbahnen mit Dampfbetrieb in Galizien". Im Eingange seines Vortrages hebt der Redner die insbesondere in den Kreisen der Holzindustriellen verbreiteten unrichtigen Auffassungen über die technische Durchführung und Kosten der

Waldbahnen hervor und betont, dass die Forstwirthschaft bezüglich der zweckentsprechenden Regelung der Absatzverhältnisse ihrer Erzeugnisse und der besseren Aufschliessung der Waldungen vornehmlich auf die Herstellung solcher Bringungsanstalten Bedacht nehmen musste, welche den durch die Gegenwart gesteigerten Anforderungen des Handels vollkommen zu entsprechen in der Lage sind. Der Vortragende schilderte hierauf den Entwicklungsgang, den das Transportwesen in der Forstwirthschaft zurückgelegt hat und beleuchtete die Nachtheile, welche dem Holztransport sowohl auf dem Wasserwege, als auch auf Landwegen durch Menschen oder Zugthiere anhaften, und die zu der Erkenntniss führten, in der Beschaffung anderer Transportmittel diesen Nachtheilen entgegenzutreten. Dieso Frage fand ihre naturgemässe Lösung in der Anwendung der Schienenwege. Als eine mustergiltige Waldbahnanlage führte Ingenieur Fleischl das auf der Gutsherrschaft Skole seit nahezu 2 Jahren in anstandslosem Betriebe stehende zusammenhängende Bahnnetz von 33 km Länge vor, welches mit einer Spurweite von 0·80 m angelegt ist und einen Querschwellen-Stahloberbau mit schwebendem Stoss und Vignolesschienen von 11·5 kg pro laufendes Meter besitzt. Sehr interessante Daten lieferte der Vortragende, unter Vorzeigung der Bauausführungspläne, bezüglich der mit fl. 11.000 pro Kilometer bezifferten Anlagekosten sammt Fahrbetriebsmitteln dieser Waldbahn, sowie der kilometrischen Betriebskosten, die sich insgesammt auf fl. 57 pro Tag belaufen; hieraus ergeben sich die Beförderungskosten für 1 m³ Holz inclusive Auf- und Abladegebühren bis zum Sägewerk mit 36¼ kr. oder pro Zugskilometer mit 52⅓ kr. Im Weiteren gab Ingenieur Fleischl ein charakteristisches Bild über die Verkehrsabwicklung, und es gelang seinen Ausführungen, die hohe Wichtigkeit, welche derartigen Waldbahnanlagen für die Entwicklung der galizischen Holzindustrie innewohnt, darzulegen und zu beweisen, dass durch solche Bahnen untergeordneter Bedeutung alle Anforderungen in Bezug auf grösste Leistungsfähigkeit und Nutzeffect unter Aufwendung geringer Kosten in jeder Hinsicht bewältigt werden können.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Jänner 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1163·90	603·94	604·48	1163·36	4·81	—	—	4·81
Roggen	835·21	2089·08	794·24	2130·05	292·34	100·52	—	392·86
Gerste	325·60	613·48	201·01	738·07	1546·38	414·57	803·18	1157·77
Hafer	770 83	2719·44	164·61	3325·66	3268·17	1993·41	999·92	4261·66
Erbsen	796·30	—	204·82	591·48	287·67	287·48	49·50	525·65
Bohnen	—	47·66	—	47·66	57·90	359·69	102·91	314·68
Raps	153·44	—	1·00	152·44	195·08	36·16	—	231·24
Wicken	—	98·35	—	98·35	37·90	465·86	403·00	100·76
Leinsaat	302·26	—	—	302·26	—	—	—	—
Luppinen	496·38	98·68	10·10	584·96	—	—	—	—
Leindotter	18·82	—	—	18·82	—	—	—	—
Fisolen	233·51	52·98	49·00	237·49	300 87	—	—	300·87
Mais	50·17	407·33	235·64	221·86	—	—	—	—
Diverse	221·35	—	56·70	164·65	320·68	249·21	381·82	188·07
Zusammen	5367·77	6730·94	2321·60	9777·11	6311·80	3906·90	2740·33	7478·37
Versicherungswerth ö.W. fl.	45.335	48.540	19.351	74.524	45.902	29.810	21.209	54.503
Spiritus	309·14	—	101·53	207·61	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	—	5.565	—	—	—	—

II. Stand und Bewegnng der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	1100	—	—	1100	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.

Einführung neuer Specialtarife für Hornvieh-Transporte.

Am 1. März 1894 treten neue Specialtarife, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Hornvieh in Wirksamkeit, und zwar:

a) Heft 1 für den Verkehr von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Böhmen, Steiermark, Krain, Kärnthen, Salzburg und Tirol), der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), sowie der Station Salzburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, dann

b) Heft 2 für den Verkehr von den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, sowie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Bregenz loco und transit, Buchs loco und transit, St. Margrethen loco und transit und Lindau loco und transit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Heft 1 und von 80 Hellern für das Heft 2 pro Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Februar 1894. [132]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag VI zu Theil II, Heft 3, des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der besonderen Bestimmungen.
2. Anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife B (Eisenbahnschwellen), C (Brennholz etc.), D (Grubenholz etc. etc.).
3. Einbeziehung der Station Pless des Directions-Bezirkes Breslau in den Ausnahmetarif A.

Dieser Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 13. Februar 1894. [133]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Futterartikel-Transporte im Donauumschlagsverkehre.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 98 vom 3. August 1893 in Kundmachung [632] vom 31. Juli 1893 mit Giltigkeit bis längstens Schiffahrtsschluss 1893 für die Schiffsbeförderung bis Passau bekannt gegebenen Frachtconcessionen bleiben ab Schiffahrtsbeginn 1894 bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 14. Februar 1894. [134]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Einführung des Nachtrages III zum Tarif für obigen Verkehr.

Am 1. März 1894 tritt dieser Nachtrag, welcher neue Fahrpreise und Gepäcks-Frachtsätze lediglich für ausserhalb Oesterreichs liegende Relationen enthält, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 13. Februar 1894. [135]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom I. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages II.

Mit 1. März 1894 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag II in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung der Stationen der Localbahn Reichenau a. K.—Solnitz in den Tarif.
2. Einbeziehung des bei Station Brzezinka des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau gelegenen Marthaschachtes der Karlssegengrube in den Tarif.
3. Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag kann von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 11. Februar 1894. [136]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Nachtrag I zum Tarif Heft 1.

Am 1. März 1894 tritt der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Verkehr in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung der Station Lašva der Bosnabahn in den Tarif.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1894. [137]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahn - Stationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II.

Mit 1. April 1894 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Neue, bezw. geänderte Frachtsätze für die Schnitt-Tariftabellen B und B 1.

II. Aufnahme der Station Rossitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in den Ausnahmetarif Nr. I für Zucker aller Art.

III. Aufnahme der Station Schönbrunn der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif Nr. II für Eisen etc.

IV. Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.

V. Aufnahme der Station Pottendorf-Landegg der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn in den Ausnahmetarif Nr. VIII für Emballagen, gebrauchte.

VI. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. X für Glaswaaren.

VII. Ausnahmetarif für Garne der Pos. G 3 und 4 und für Abfälle von Schafwolle der Pos. A 25 des Tarifes Theil I.

VIII. Berichtigungen, bezw. Aenderungen.

IX. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den betheiligten Verwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa) zum Preise von 30 Hellern per Stück zu beziehen sein.

Wien, am 15. Februar 1894. [138]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2 betreffend.) Die am 1. Februar im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Verkehre durch Tarifheft 3 für den Classengutverkehr zwischen den österreichischen Stationen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Weipert einerseits und bayerischen Stationen andererseits zur Einführung kommenden Frachtsätze werden vom gleichen Tage an auch von den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen im bayerisch-sächsischen Verkehre zur Anwendnng gebracht, insoweit sie billiger als die bisherigen Sätze sind.

Von der Uebertragung auf den bayerisch-sächsischen Verkehr bleiben ausgeschlossen die Sätze zwischen

1. Bodenbach und Tetschen einer- und Bad Reichenhall, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Cham, Deggendorf, Frauenau, Freilassing, Grafenau, Hammerau, Hof, Laufen, Ludwigsthal, Meiningen, Prohstzella, Regen, Zwiesel, sowie den Stationen der Localbahn Asch-Rossbach andererseits;
2. Klingenthal und Weipert einer- und Hof, Meiningen, Probstzella, sowie den Stationen der Localbahn Asch-Rossbach andererseits;
3. Reitzenhain einer- und Cham, Hof, Meiningen, Prohstzella, sowie den Stationen der Localbahn Asch-Rosshach andererseits.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zu Theil I, Abtheilung A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife — das Reglement enthaltend — tritt am 1. März der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält die erleichternden Vorschriften, welche zufolge Vereinbarung der betheiligten Regierungen für die bedingte Znlassung gewisser Transportgegenstände mit dem bezeichneten Tage für den Dentsch-Schweizerischen Verkehr Geltung erlangen und ausserdem kleinere Aenderungen an Zusatzbestimmungen u. dgl., welche durch jene erleichternden Vorschriften hervorgerufen werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische). (Aufnahme des Artikels Wollstaub in den allgemeinen Ausnahmetarif für Düngemittel.) Vom 15. Februar ab wird im Verkehre der Stationen der Deutschen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Stargard-Küstriner Bahn) unter einander und mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Artikel Wollstauh in den allgemeinen Ausnahmetarif für Düngemittel etc. — soweit derselbe zwischen diesen Stationen eingeführt ist — aufgenommen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Schliessung der Haltestelle Bobelwitz für den Güterverkehr.) Am 1. Mai wird die Haltestelle Bobelwitz für den Güterverkehr geschlossen und in einen Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt. Von dem genannten Tage ab gelangen die directen Frachtsätze für Bobelwitz in den in Betracht kommenden Gütertarifen zur Aufhebung.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Ermässigte Frachtsätze für Thonröhren nach Moskau.) Mit dem 15. Februar treten für die Beförderung von Thonröhren aller Art von Münsterberg nach Kattowitz transito zur Weiterbeförderung nach Moskau folgende ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

bei Aufgabe in Mengen von	
5000 kg	10.000 kg
mit einem Frachtbrief für einen Wagen	
0·41 Mk.	0·34 Mk
für 100 kg.	

Diese Frachtsätze finden Anwendung auf Sendungen, die mit directen Frachtbriefen nach Moskau oder nach Sosnowice anfgegeben werden. Im letzteren Falle müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten „zur Weiterbeförderung nach Moskau".

— (Directe Tarife nach Stationen der Sächs. Staatseisenbahnen.) Am 1. Februar sind durch Nachtrag VI zum Breslau-Sächsischen Gütertarife unter Anderem auch directe Frachtsätze zwischen den Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau einerseits und den Stationen Gera (Reuss), Grosszschocher, Leipzig II. (Dresdener Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Sächs. Staatseisenhahnen eingeführt worden. Diese Frachtsätze finden auch Anwendung im Verkehre mit den gleichnamigen Mitbewerbsstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt im Staatsbahnverkehr Breslau—Erfurt.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar gelangt der Nachtrag X zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
II. Aendernngen und Ergänzungen der Tariftabellen und Ausnahmetarife.
III. Aenderung des Anhanges zum Tarife.
IV. Berichtigungen.

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
414	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Stationen der Strecken: Lawoczne loco—Stryj—Tlumacz incl. und Suczawa (incl.)—Stanislau		Husiatyn transit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Specialtarif 2	Specialtarif 3	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1895 zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Vorlage der Frachtbriefe bis Husiatyn trs., auf welch' letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt in Husiatyn bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, der Stampiglie und Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten bestätigt werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . , Brief Nr. . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert“		
415	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide		Göding loco	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden		
				Szabadszállás	Balassa-Gyarmat				97 kr.	84 kr.	92 kr.	78 kr.	5 kr.	6 kr.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
416	**Oesterr. Nordwestbahn**		Brennholz (in vollen Wagenladungen)	O k ř i š k o	Oberhollabrunn	Anfrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 3 des Nachtrages I/A vom 1. Jänner 1894, Seite 35	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	kr 27·9	kr. 18·5	kr. 9·4	Im Kartirungswege		
					Znaim				21·0	12 1	8·9			
417	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Maner- und Dachziegel	Maffersdorf r/N.	Gablonz-Brandl	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Gebührentarif der Localbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. Jänner 1893, bezw. Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für die Localbahnen vom 1. Jänner 1894	kr ö.W 5·4	kr. ö. W. 4·5	kr ö.W. 0 9	Im Kartirungswege		
				Maffersdorf l/N.	Gablonz a/N.				5·4	4·5	0·9			
418	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände	Sämmtlichen Stationen der Os.N.W.B. und S.N.D.V.B.	G e i e r s b e r g	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Transporte müssen für den Bau einer mechanischen Weberei in Geiersberg, resp. zur Einrichtung derselben nachweislich bestimmt sein	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Mai 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Verschieden	30%ige Ermässigung der Local-Frachtsätze *) des citirten Tarifes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma „Louis Weiss, mechanische Weberei in Geiersberg" lautenden Frachtbriefe bis Ende Juli 1894. In diesen Frachtbriefen muss Seitens des Stationsvorstandes in Geiersberg bestätigt werden, dass diese Transporte thatsächlich für den Neubau der mechanischen Weberei in Geiersberg verwendet wurden	*) Als Minimal-Einheitssatz muss in allen Fällen eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verliehen	

419 **Oesterr. Nordwestbahn**

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, West-Oesterreich und Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 wird der Artikel „Knochenschrot" in den Ausnahmetarif Nr. 4
des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893
„ „ „ West-Oesterreich vom 1. Juni 1893
„ „ „ Ungarn vom 1. September 1893
aufgenommen.

422	421	420	Fortlaufende Nr.	
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	
Betheiligten Verwaltungen				
Caolinerde	Wein, Weinmaische und Weinmost	b) Für Transporte aller Art, welche auf Grund der im Verkehre mit Triest bestehenden Instradirungs-Vorschriften ausschliesslich von Nabresina instradiren, exclus. solcher Güter, welche in Triest S.B. und in Triest-Freihafen nicht manipulirt werden dürfen	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	
Podersam	Grammat-Neusiedl transit*) (für Sendungen von Triest und Fiume)	a) Für Güter aller Art, welche in Triest-Freihafen zur Loco-Auf- oder Abgabe gelangen, exclusive Kohle und exclus. solcher Güter, welche in Triest-Freihafen nicht manipulirt werden dürfen	für die Transportstrecke: von	Triest-Freihafen (Barcola) oder vice versa — Triest-Freihafen oder vice versa
Freibeit-Johannisbad	Wien (St.E.G.)		nach	Triest-S. Andrea — Triest-S. Andrea
Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	
Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	und gilt in der Zeit	
Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	L o c a l t a r i f	Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht
Bestebt kein directer Satz	12 kr.	6 Kreuzer österr. Währung — 6 Kreuzer österr. Währung	Frachtsatz per 100 kg	
73·3 kr.	8 kr.	2 Kreuzer österr. Währung — 3·5 Kreuzer österr. Währung	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	
	4 kr.	4 Kreuzer österr. Währung — 2·5 Kreuzer österr. Währung	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	I m K a r t i r u n g s w e g e	Art der Durchführung	
			Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
In diesem Frachtsatze ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. bereits enthalten	*) Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Triest und Fiume nach Wien (St.E.G.) via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden	Die Sendungen müssen an ein an der Rivabahnstrecke Triest-Freihafen—Triest-S. Andrea gelegenes Etablissement adressirt sein oder von einem an dieser Strecke befindlichen Etablissement aufgegeben werden	Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nr.		423	424	425	426
Die Publication erfolgt		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt	von der Namen und im der	Betheiligten Verwaltnngen	Betbeiligten Verwaltnngen		Barcs-Pakracer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht:	für Artikel	Getreide aller Art	Güter des Specialtarifes 1	Mineralkoble	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägebolz, dann Schwellen, Fasedanben, Parquetten und Friesen
	für die Transportstrecke von	Ata Pécs Szt. Lőrincz Trinitás Üeszög Vilany Abaliget Bükkösd Sásd Beleg Görgeteg Labód Nagy-Atád Szomogyszobb Tarnocza Visonta-Csokonya	Budapest oder vice versa: dunaparti t. p. n. fővamhaz fővarosi közraktárak Józsefváros Lipótváros nyugoti pályandvár Ó-Buda-filatorigát nnd Budapest déli vasnt oder vice versa: Stadlau, Raasdorf, Siebenbrnun-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassee, Floridsdorf-Donaufeld	Kirchbüchl Inusbruck transit für Sendungen mit der Bestimmung nach: Imst, Flirsch, Bludenz, Neuzing, Feldkirch, Schaan-Vaduz, Hohenems, Dornbirn, Schwarzach, Bregenz	Pakrac-Lipik
	nach	Wien (Matzleinsdorf) Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) nnd Wien (Matzleinedorf)	Raasdorf, Siebenbrnun-Leopoldsdorf, Schönfold-Lassee		Grammat-Nensiedl
	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzablnng mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen, unter Anfrecbtbaltung der allgemeinen giltigen Tarif bestimmnngen. Diese Frachtsätze können für Sendungen, welche über Salzburg, Simbach und Passan binans beetimmt sind, nicht angewendet werden	Aufrecbtbaltnng der für den Specialtarif 1 giltigen Tarif bestimmungen	Frachtzahlnng für mindesteue das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen durch Partei. Seudnugen müsseu mit directeu, nach uebigen Bestimmungsstationeu lantenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Frachtzablnng mindeetens für 10000 kg pro Wagen. Anf- nnd Abladeu durcb Partei
	und gilt in der Zeit	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Eude December 1894	Bie auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Eude December 1894	Bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Westnngarisch - Oesterreicbischer Eiseubahnverband, Theil II, Heft 1	Localtarife	Localtarif	Localtarife
	Frachtsatz per 100 kg	Kreuzer: 115, 112, 109, 115·5, 112, 116·5 / 104, 107, 101 / 98, 110·5, 108, 104, 95, 105, 108		Heller: 34, 34, 34, 34, 34, 34, 34, 34, 34, 34	Verschieden
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Kreuzer: 98·2, 86·1, 86·1, 100·7, 86·1, 100·8 / 95·1, 93·1, 100·1 / 96·2, 78·8, 81·5, 85·6, 89·2, 72·1, 75·2	54 / 49	Heller: 32, 32, 30, 30, 30, 30, 30, 28, 30	175 Heller incl. ungar. Stener
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Kreuzer: 16·8, 25·9, 22·9, 14·8, 25·9, 15·7 / 8·9, 13·9, 0·9 / 1·8, 31·7, 26·5, 18·4, 5·8, 32·9, 32·8		Heller: 2, 2, 1, 4, 4, 4, 4, 6, 4	Verschieden
Art der Durchführung		Im Kartirnngewege	Im Kartirungewege	Im Kartirnngewege	Im Kartirnugswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss					
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
427	Böhmischen Westbahn		Cement	Prag B.W.B.	Pilsen	Die an die Tarifbegünstigung für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien etc. zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements — enthalten im Nachtrag II zum Anhang zum Localgütertarif der B.W.B. — geknüpften Bedingungen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II	Krenzer ö. W. 32·1	22·47	30 Percent	Im Rückvergütungswege	Siehe Punkt 8 der Bestimmungen nebenbezeichneter Tarifbegünstigung	Sendungen müssen für die im Bürgerl. Bräuhause in Pilsen anzuführenden Neuhausten, u. z. einer Sudhaus-Anlage, dann einer Gährkeller-Anlage sammt einem Kühlhause bestimmt sein
			Pflastersteine	Radotin					29·5	20·65				
			Baukalk	Beraun					22·0	15·40				
428	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Dampfkessel der Pos. D. 4 und Eisenwaaren der Pos. E. 6 des Tarifes, Theil I der Oesterr.-ungar. Bahnen	Lieben { St.E.G. Oe.N.W.B.	Wohontsch	Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Mai 1894	Localtarife	51·2 kr.	41·0 kr.*)	10·2 kr.	Im Kartirungswege		

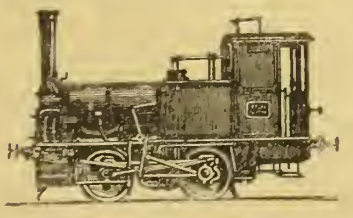
*) Auf obigen Kartirungs-Frachtsatz von 41 kr. wird noch 50% Nachlass gewährt, wenn die Sendungen nachweislich zur Neuanlage eines Stolleus in Wohontsch bestimmt sind, gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende August 1894 einzusenden sind.

Druckfehler-Berichtigung. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 14 ex 1894, fortlaufende Nummer 318, muss es in der Rubrik „und im Namen der" statt „Oesterr.-ungar. Staatsbahnen" richtig „kgl. ungar. Staatsbahnen" heissen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

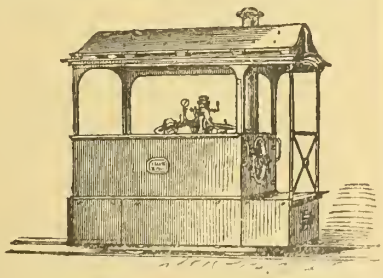
LOCOMOBILEN

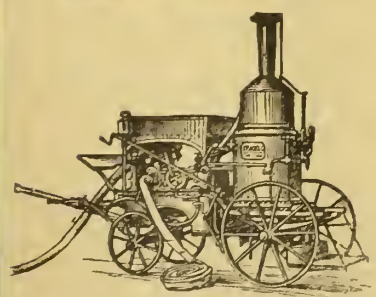
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf - Feuerspritzen

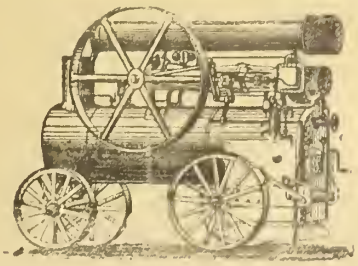
von 600—2000 Liter Förderung

Vorräthe in diversen Grössen.





352)



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilnng für Uebersiedlnngen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirnngs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 18.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Knnstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
		NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bnreau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- nnd Anslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnreau für internationale Transporte.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Bndapest. Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst nnd Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Rnss.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur nnd Speditions-Bureau der Bnkowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien nnd die Bnkowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Haudels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bncarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Finme.
General-Agentnr und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition nnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerränme an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Speditiou und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladnngen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** nnd **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- und Brannkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,

Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertignng unter billigsten Bedingnngen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Rnssland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition nnd Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv. landesbef.
Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.
in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen
Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke
sowie alle Arten von
Eisenbahnwagen
für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,
Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,
Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.
Bestandtheile (332)
zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

GANZ & CIE.
Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien
empfehlen ihre
Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (401)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-Fabrikation,**
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 686

F. RINGHOFFER
Waggon- und Tender-Fabrik
MASCHINEN-FABRIK
Eisengiesserei und Kesselschmiede
Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik
Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**
Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300. (391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete **Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen,** complete **Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Heucke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Branntpfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

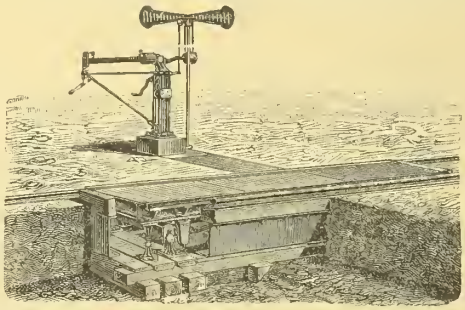
Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (396)
Patronen und Geschosse.

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (353)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse 1
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Stahlschreibfedern eigener Erzeugung. Federhalter jeder Art.
Carl Kuhn & Co.
Gegründet 1843
WIEN.
(403)
In allen Schreibrequisiten-Handlungen zu haben.
Nürnberger Waaren.

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
WIEN und **OFFENBACH** a/M.
Simmering. Rohrmühle.
Errichtet 1837.
Filiale in **BERLIN S.W.**, Oranienstrasse 81/82.
Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (397)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

F. G. Neptun
Draht, Drahtseile, Kabel
Carlswerk
Felten & Guilleaume
Mülheim am Rhein
Wien und Budapest
fabriciren:
Eisen- und Stahldraht
für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugbarrièren u. s. w.
Kupfer- und Broncedraht
Isolirte Drähte und Kabel
für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht. Kabel mit Guttapercha- und mit Gummiadern, Bleikabel, Patent-Bleikabel mit Papier-Isolation und Lufträumen.
Drahtseile
für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstauwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verholtrossen.

(393)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. Wien, 20. Februar 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1891—92. Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 26. December 1893†), betreffend die Herstellung der Ybbsthal-Bahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als schmalspurige Localbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Waidhofen a. d. Ybbs der Staatsbahnlinie Amstetten—Klein-Reifling über Hollenstein, Göstling und Lunz zum Anschlusse an die Station Kienberg-Gaming der Staatsbahnlinie Pöchlarn—Gaming (Ybbsthal-Bahn) durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Ertheilung der Concession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 2,400.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 200.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 110.589 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 17.989 fl. ö. W. festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitals zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von höchstens 2,400.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen concessionirten Bahn kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapital und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel V) gesichert erscheint.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Garantien ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 550.000 fl. ö. W. in Stammactien und ein weiterer Theilbetrag von 100.000 fl. in Prioritätsactien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Für die vorbezeichneten Stammactien sind während der Bauzeit (Artikel V) Intercalarzinsen aus dem Anlagecapitale nicht zu bezahlen.

*) Enthalten in dem am 15. Februar 1894 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 33.

Artikel IV.

In Ausführung des Artikels II, erster und zweiter Absatz, sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane bestimmt wird, demzufolge die Prioritäts-Obligationen innerhalb 75 Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, und die Prioritätsactien während der restlichen Dauer der Concession zu tilgen sind.

2. Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Coupon-Stempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

3. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallzeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

4. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn, welche in drei Theilstrecken, und zwar:

1. von Waidhofen a. d. Ybbs bis Hollenstein,
2. von Kienberg-Gaming bis Lunz und
3. von Lunz bis Hollenstein

herzustellen ist, muss längstens binnen fünf Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und ist die ganze Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staats-Eisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind, abgesondert von der Geldbeschaffung, zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll der die Betriebführung auf der concessionirten Bahn übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Lichtenegg, am 26. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Betriebsergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1891 92.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheils der Main-Neckarbahn hatten nach den beiden Häusern des Landtags zugegangenen Berichte am Schlusse des Betriebsjahres 1891 bis 1892 eine Gesammtlänge von 25.070 31 km. Dazu traten im Betriebsjahre neu eröffnete Bahnstrecken mit 391·65 km, während einige kleinere, ausser Betrieb gesetzte oder durch Umbau in Fortfall gelangte Strecken mit 3·31 km in Abgang kamen, so dass die gesammte Bahnlänge am Schlusse des Berichtsjahres 25.458·65 km betrug. Ausserdem befand sich im Besitze des preussischen Staates ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Zweigbahnen in Oberschlesien mit einer Gesammtlänge von 109·32 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr mit einer Gesammtlänge von 197·95 km. Von den normalspurigen Bahnen kamen 18.414·66 km auf Hauptbahnen und 7043·99 km auf Nebenbahnen. Gegen das Vorjahr, wo die Bahnlängen 18.453 53 km und 6616·72 km betrugen, ist somit eine Verminderung der Hauptbahnen um 38·87 km und eine Vermehrung der Nebenbahnen um 427·27 km eingetreten. Das Gesammtanlagecapital der normalspurigen preussischen Bahnen, ausschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn mit 7,185 671 Mk. und des preussischen Antheiles der Main-Neckarbahn mit 5,657.797 Mk., beträgt 6648,142.065 Mark, das der oberschlesischen Schmalspurbahnen 10,437.951 Mk. Werden von der ersteren Summe die auf die Herstellung der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr verwendeten Baukosten von 11,646.087 Mk. in Abzug gebracht, so verbleibt für die im Betriebe befindlichen, den öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen ein Anlagecapital von 6636.495.978 Mk. oder 261 290 Mk. auf 1 km Bahnlänge. Bei den nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen stellt sich das Anlagecapital für 1 km Bahnlänge auf 58.833 Mk. Die Betriebslänge, die sich ergibt, wenn man von der Gesammtbahnlänge die Wilhelmshaven - Oldenburger Bahn mit 52·37 km und den preussischen Antheil der Main-Neckarbahn mit 6·91 km, sowie die pachtweise an fremde Verwaltungen überlassenen Bahnstrecken mit 75·15 km in Abzug, dagegen die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken mit 293·51 km und die in Mitbetrieb genommenen Strecken mit 15·64 km in Zugang bringt, betrug am Schlusse des Berichtsjahres 25.633 37 km gegen 25.220 73 km im Vorjahre; davon wurden 18.561 Kilometer als Hauptbahnen und 7072·37 km als Nebenbahnen betrieben. — Die Betriebslänge der nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen betrug, nach Abzug von 85·45 km als verpachtet und Zugang von 23·9 km als gepachtet, 135·59 km, ausserdem 46·70 km für Rechnung von Privatgesellschaften verwaltet.

Die Gesammteinnahmen stellten sich im Berichtsjahre auf 920,949.231 Mk. gegen 919,691.665 Mk. im Vorjahre, sind mithin um 1,257.566 Mk. oder 0·1 Percent gestiegen. Davon entfielen auf den Personenverkehr 234,831.578 (— 2,353.157) Mk. oder 25·5 pCt., auf den Güterverkehr 632,506.622 (+ 5,054.712) Mk. oder 68·7 pCt., auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter 6,454.057 (+ 177.952) Mk. oder 0·7 pCt., auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 9,206.714 (+ 9203) Mk. oder 1·0 pCt., auf Erträge aus Veräusserungen 17,563.861 (— 1,842.906) Mk. oder 1·0 pCt. und auf sonstige Einnahmen 20,387.309 (+ 211.762) Mk. oder 2·2 pCt. — Was den Personenverkehr im besonderen betrifft, so betrug die Gesammtzahl der beförderten Personen 324,530.111 gegen 303,949.780 im Vorjahre, hat also um 20,580.331 oder 6·8 pCt. zugenommen. Vorzugsweise hat dazu das Anwachsen des Vorort- und Arbeiterverkehres der grösseren Städte und gewerklichen Bezirke, sowie die gesteigerte Zahl der auf der Berliner Stadt- und Ringbahn beförderten Personen beigetragen. Von der Gesammtzahl der Reisenden entfielen 0·4 pCt. auf die I., 10·4 pCt. auf die II., 51·2 pCt. auf die III., 36·5 pCt. auf die IV. Wagenclasse und 1·5 pCt. auf die Militärbeförderung. Die Gesammteinnahmen aus der Personenbeförderung allein betrugen 228,568.151 (— 2,460.743) Mk., haben also um 1·1 pCt. abgenommen. — Aus der Beförderung von Gepäck und Hunden wurden 5,579.179 (— 48.167) Mk. eingenommen, auf sonstige Einnahmen, wie Lagergelder, Strafgelder, Bahnsteigkarten u. s. w. kamen 684.248 (plus 155.753) Mk. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre im Ganzen stiegen im Berichtsjahre um 5,054.712 Mk. oder 0·8 pCt. gegen das Vorjahr. Es entfielen auf Eil- und Expressgut 13,453.487 Mk. oder 2·1 pCt., auf Frachtgut 555,238.990 Mk. oder 87·8 pCt., auf Postgut 905.174 Mark oder 0·1 pCt., auf Vieh 18,146.971 Mk. oder 2·9 Percent, auf Militärgut, Dienstgut und Nebenerträge 44,761.000 Mk. oder 7·1 pCt. Gegen das Vorjahr ist eine Erhöhung der Einnahmen beim Frachtgut um 10,615.416 Mk. oder 1·9 pCt., beim Eil- und Expressgut um 561.472 Mk. oder 4·4 pCt. eingetreten, während die Einnahmen beim Postgut um 45.275 Mk. oder 4·8 pCt., beim Viehverkehr um 1,019.714 Mk. oder 5·3 pCt. und beim Militär- und Dienstgut um 5,057.187 Mk. oder 10·2 pCt. zurückgeblieben sind. Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen von Eilgut, Expressgut und gewöhnlichem Frachtgut ist von 123,649.407 t im Jahre 1891/92 auf 124,884.942 t im Berichtsjahre, mithin um 1·0 pCt. gestiegen. Der Viehverkehr hat sich gegen das Vorjahr sowohl in Betreff des Umfanges der beförderten Mengen wie der Einnahmen verringert. Die Zahl der beförderten Pferde hat um 27.002, die der Schafe um 160.953, die der Schweine um 275.153 abgenommen, dagegen sind 34.999 Stück Rindvieh und 314.414 Stück Geflügel mehr befördert worden. Im Kohlenverkehr ist sowohl rücksichtlich der beförderten Mengen als der Einnahmen gegen das Vorjahr ein Rückgang zu verzeichnen. Befördert wurden insgesammt an Kohlen, Coaks und Briquetts 60,755.168 t gegen 61,223.860 t im Vorjahre, Die Gesammteinnahme aus dem Kohlenverkehre stellte sich auf 200,486.101 Mk. gegen 202,494.817 Mk. in 1891/92. Die Zahl der beförderten Tonnen hat somit um 0 08 pCt., die Einnahme um 1·0 pCt. abgenommen.

Die Gesammtausgaben beliefen sich im Berichtsjahre auf 581,052.879 Mk. gegen 601,847.405 Mk. im Vorjahre, sind demnach um 20,704.526 Mk. oder 3·5 pCt. gegen letzteres zurückgeblieben. Im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen betrugen die Gesammtausgaben 63·09 pCt. gegen 65·44 pCt. in 1891/92. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug im Berichtsjahre 339,896.352 Mk. gegen 317,844.260 Mark im Vorjahre, ist mithin um 22,052.092 Mk. oder 6·9 pCt. gestiegen. Im Verhältnisse zum Anlagecapital ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 5 15 pCt. gegen 4·91 pCt. im Vorjahre. Was die Ausgaben im Be-

sonderen betrifft, so stellte sich die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben auf 258,463.364 Mk., um 288.740 Mark oder 0·1 pCt. höher als im Vorjahre. Im Verhältnisse zu den Gesammtausgaben ergibt sich eine Vermehrung von 42·9 pCt. in 1891/92 auf 44·5 pCt. in 1892/93, also um 1·6 pCt. Die Gesammtzahl der bei der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Beamten betrug im Vorjahre 100.916, im Berichtsjahre 107.042, ist mithin um 6126 oder 6·1 pCt. gestiegen. Angestellt waren von der Gesammtzahl der Beamten etatsmässig 90.902 oder 84·9 pCt. gegen 82.638 oder 82·9 pCt. im Vorjahre, ausseretatsmässig 16.140 oder 15·1 pCt. gegen 17.268 oder 17·1 pCt. in 1891/92. Nach Verwaltungszweigen getrennt, vertheilte sich die Gesammtzahl der Beamten folgendermassen: Die Betriebs-Verwaltung umfasste 101.981 (+ 6030), die Werkstätten-Verwaltung 3066 (+ 220), die Gasanstalts-Verwaltung 81 (+ 2), die Neubau-Verwaltung 1954 (— 126) Beamte. Die Gesammtzahl der beschäftigten Arbeiter belief sich auf 145.578, 16.489 oder 8·6 pCt. weniger als im Vorjahre. Davon kamen auf die Betriebsverwaltung 136.290 (— 13.555), auf die Werkstätten-Verwaltung 39.019 (— 2920) und auf die Gasanstalts-Verwaltung 268 (— 14). Bei den sächlichen Ausgaben haben sich die allgemeinen Ausgaben von 32,454.457 Mk. im Vorjahre auf 31,147.199 Mk., also um 1,307.258 Mk. oder 4·0 pCt. ermässigt. Von den allgemeinen Ausgaben entfielen: auf die Kosten für Bureaubedürfnisse u. s. w. 18,982.451 Mk., 856.829 Mk. oder 4·5 pCt. weniger, auf Steuern, Communalabgaben und öffentliche Lasten 4,980.252 Mk., 463.065 Mk. oder 8·5 pCt. weniger, auf Ersatzleistungen und Entschädigungen, erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen, Bauwerken und Betriebsmitteln in Folge von aussergewöhnlichen Naturereignissen 7,184.496 Mk., 12.636 oder 0·2 pCt. mehr. Eine Steigerung derartiger Ausgaben hat stattgefunden bei den Positionen: Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze, Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze, sonstige Entschädigungen, insbesondere Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten u. s. w., während bei den Positionen: Ersatzleistungen für verlorenes und beschädigtes Transportgut, erhebliche Reparaturen und Erneuerungen u. s. w. Minderausgaben in annähernd gleicher Höhe zu verzeichnen waren. Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen sind im Berichtsjahre von 66,373.957 Mk. in 1891/92 auf 64,156.800 Mk. oder um 3·3 pCt. gesunken. Die Minderausgabe entfällt fast ausschliesslich auf die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen auf freier Strecke, insbesondere auf die Unterhaltung des Oberbaues, und gründet sich, abgesehen von den während des Betriebsjahres für die Bahnunterhaltung sehr günstigen Witterungsverhältnissen, besonders noch auf die in Folge von Verkehrsverringerung auf einzelnen Strecken eingetretene Einschränkung der Bahnunterhaltungsarbeiten. Die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sind von 11,695.949 Mk. im Vorjahre auf 10,117.754 Mk., also um 1,584.895 Mk. oder 13·6 Percent im Berichtsjahre herabgegangen, ebenso haben sich die Kosten des Bahntransportes, und zwar die Kosten der Züge, wie die Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel von 129,088.487 Mk. in 1891/92 auf 120,554.104 Mk. im Berichtsjahre, mithin um 8,534.383 Mark oder 6·6 pCt. vermindert. Diese Minderausgabe entfällt zum grösseren Theil auf die Kosten der Züge, die sich von 58,725.979 Mk. im Vorjahre auf 54,187.846 Mk. im Betriebsjahre, also um 4,538.133 Mk. oder 7·7 pCt. ermässigt haben, während die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel von 70,362.508 Mk. im Vorjahre auf 66,366.258 Mk. im Betriebsjahre, mithin um 3,996.309 Mark oder 5·1 pCt. zurückgegangen sind.

Die Gesammtkosten für Erneuerung des Oberbaues und für Erneuerung der Betriebsmittel haben sich um 7.486.782 Mk. oder 8·1 pCt. vermindert, indem sie von 92,267.309 Mk. in 1891/92 auf 84,780.527 Mk. im Berichtsjahre gesunken sind. Die Kosten der Erneuerung des Oberbaues betrugen im Vorjahre 49,909.737 Mk., im Berichtsjahre 45,218.186 Mk., haben sich demgemäss um 4,691.551 Mk. oder 9·4 pCt. verringert. Die Länge der umgebauten Geleise belief sich auf rund 1634 km gegen 1593 km im Vorjahre. Wenn auch gegen das Vorjahr ein vermehrter Geleiseumbau stattgefunden hat, so haben sich doch die Gesammtkosten der Erneuerung des Oberbaues in Folge des eingetretenen Rückganges der Materialienpreise, sowie der in geringerem Umfange erforderlich gewesenen Einzelauswechslungen wesentlich vermindert. Die Kosten für Erneuerung der Betriebsmittel sind von 42,357.572 Mk. in 1891/92 auf 39,562.341 Mk. im Berichtsjahre, also um 2,795.231 Mk. oder 6·6 pCt. gesunken. Davon nahmen die Locomotiven 6.582.883 Mk. (+ 271.212 Mk.), die Personenwagen 6,582.883 Mk. (+ 271.212 Mk.) und die Gepäcks- und Güterwagen 13,516.095 Mk. (— 536.660 Mk.) in Anspruch. Auf die Erneuerung ganzer Fahrzeuge sind im Betriebsjahre 35,888.219 Mk. oder 90·7 pCt. und auf die einzelnen Theile derselben 3,674.122 Mk. oder 9·3 pCt. der Gesammtkosten verwendet worden, während im Vorjahre auf die Erneuerung ganzer Fahrzeuge 88·4 pCt. und auf die einzelnen Theile 11·6 pCt. verwendet worden sind. Aus den für die Erneuerung ganzer Fahrzeuge verwendeten Mitteln sind im Berichtsjahre 379 Locomotiven, 442 Personenwagen und 4064 Gepäcks- und Güterwagen gegen 446 Locomotiven, 374 Personenwagen und 3717 Gepäcks- und Güterwagen in 1891/92 beschafft worden. Die Kosten der Benützung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten, die im Vorjahre 3,653.234 Mk. betrugen, stiegen im Berichtsjahre auf 3,682.873 Mk., also um 29.659 Mk. oder 0·8 pCt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Herstellung eines Gehsteges über die Geleise bei Kladno: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kladno hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Stadtrathes in Kladno für die Herstellung eines Gehsteges über die Geleise der obigen Eisenbahn bei Kladno für den 22. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2969.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Errichtung einer Personen- und Kreuzungsstation: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für die Errichtung der Personen- und Kreuzungsstation Wlkanetsch für den 22. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 2484.]

— (Linie Geiersberg — Wildenschwert: Vergrösserung der Station Friedrichswald: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Landskron hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für die Vergrösserung der Station Friedrichswald für den 22. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Franz Ritter von Komers betraut. [G.-I.-Z. 2241.]

— (Linie Deutschbrod — Liebau: Aufstellung eines Wasserbehälters in Roth-Kosteletz.) In der Station Roth-Kosteletz der obigen Bahn wird ein zweiter Wasserbehälter aufgestellt. [2. Jänner, Z. 61.647 ex 1893.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Industriegeleise der Firma J. Miniberger & Sohn in Wolin: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Strakonitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma J. Miniberger & Sohn in Wolin für zwei aus der Localbahn Strakonitz-Winterberg abzweigende Industriegeleise für den 23. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2540.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Ober- und Hochbau-Normalien.) Die Normalpläne für Stützmauern, Widerlager, Parallelflügel, Durchlässe mit Holzconstruction von 0·6, 1·0, 1·5 m Lichtweite und für Wartepavillons wurden zur Ausführung genehmigt. [26. Februar, Z. 4414.]

— (Anordnung der Uebergangscurven und Verlegen des Oberbaues.) Die Vorschrift, betreffend die Anordnung der Uebergangscurven, wurde sammt der Instruction für das Verlegen des Oberbaues der obigen Localbahn genehmigt. [1. Februar, Z. 5724.]

— (Herstellung einer Ueberfahrtsbrücke.) In km 20·189 der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wird eine hölzerne Ueberfahrtsbrücke hergestellt. [25. Jänner, Z. 3804.]

Localbahn Reichenau a. d. K.-Solnitz. (Normalien für den Oberbau.) Die Normalien für den Oberbau der obigen Localbahn wurden genehmigt. [28. Jänner, Z. 65.301 ex 1893.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 29. Jänner, Z. 90.991 ex 1893, den Budapester Einwohnern Andreas György und Géza Onody für eine von der Endstation Polgár der im Betriebe der kgl. Ungarischen stehenden Linie Ohát — Polgár (Flügelbahn der Linie Debreczen — Ohát — Füzes-Abony) abzweigende und diese längs dem Theissufer über Tisza-Dob, Tisza-Dada, Tisza-Lök und Tisza-Eszlár in der Station Királytelek (zwischen Nyiregyháza und Szerencs) eventuell in Nyiregyháza mit der Linie Püspök-Ladány — Debreczen — Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 29. Jänner, Z. 93.442 ex 1893, den Reichstags-Abgeordneten Franz Sima und dem Franz Szénássy für eine von der Station Makó (zwischen Szeged und Mezöhegyes) der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende und diese über Apátfalva und nach Ueberbrückung der Maros über Szerb-Csanád und Német-Csanád in der Station Nagy-Szent-Miklós (Nagy-Szerb-Szent-Miklós) der Linie Valkány—Varjas Flügelbahn) der Hauptlinie [Wien—] Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Fortsetzung der Localbahn Vinkovce — Gunja-Brčka bis Bosnisch-Brčka und Ueberbrückung der Save. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlöködési közlöny“ Nr. 16 vom 7. Februar und dessen darauffolgende Nnmmern verlautbarten den Wortlaut des zufolge Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 14. Jänner 1894 ad Zahl 89.437 ex 1893, erflossenen Nachtrages zur Concessions-Urkunde der von der Station Vinkovce der Linien Dálja—Bród und India—Vinkovce ausgehenden Localbahn Vinkovce—Gunja-Brčka bis Bosnisch-Brčka (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 135 ex 1893). — Diesem Urknnden-Nachtrage zufolge wird für den Bau der genannten Fortsetzung das effective Baucapital mit 800.000 fl. festgesetzt, von welchen 400.000 fl. auf den Bau der Linie und 400.000 fl. auf den Bau der Savebrücke zu verwenden sind. — Der Bahnhof der Endstation Brčka ist in einer Länge von 350 m anzulegen und bei Anlage der Magazine, auf den sich in Brčka concentrirenden Handel mit bosnischen Zwetschken entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ankauf der Linie Ujpest—Palota.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat zur Ergänzung ihrer Ujpester Betriebslinie die von Ujpest nach Palota führende Strassenbahn mit Pferdebetrieb, bisher Eigenthum des Grafen Alexander Károlyi, nm den Preis von 100.000 fl. käuflich an sich gebracht und wird nunmehr die Verbindung dieser mit ihrer Ujpester Linie herstellen.

Ausland.

Preussen. (Bevorstehende Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken im Etatsjahre 1894/95.) Im Etatsjahre 1894/95 werden voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden:

Eisenbahn-Direction	die Strecken	Kilometer
Altona	Hagenow—Wittenburg	15·44
Berlin	Pankow — Schönhauser Allee (Berliner Ringbahn)	3·93
„	Swinemünde—Heringsdorf	7·70
„	Sorau—Christianstadt	23·80
Breslau	Lublinitz—Vossowska	24·08
„	Deutschwette—Gr.-Kunzendorf	12·70
Bromberg	Culmsee—Schönsee	20·35
„	Mohrungen—Wormditt	29·13
„	Nakel—Konitz	74·93
Köln (rrh.)	Caternberg—Vogelheim—Osterfeld K.M.	11·00
„	Abzweigung nach Rangirbahnh. Frintrop	1·00
Elberfeld	Haspe—Heubing—Hagen	3·25
„	Remscheid—Menninghaus	2·20
Frankfurt a/M.	Langenschwalbach—Zollhaus	19·20
„	Hombach v. d. H.—Usingen	22·60
Magdeburg	Braunschweig—Meine	15·20
„	Ilsenburg—Harzburg	15·60
	zusammen	302·11

— (Aufhebung der Güternebenstelle Reichenstein.) Am 1. April gelangt die Güternebenstelle Reichenstein bei Camenz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau zur Aufhebung.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Strecke Lissa—Posen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau gelegene Haltestelle Leipe hat die Bezeichnung „Leiperode“ erhalten.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten) In der Sitzung der I. Kammer des sächsischen Landtages vom 7. Februar wurde für die Erweiterung des Bahnhofes Oelsnitz i. E. der Betrag von 173.000 Mk. bewilligt; ferner wurden in der Sitzung der II. Kammer vom selben Tage für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Hohenstein—Ernstthal als 1. Rate 300.000 Mk. und als Mehraufwand für die Eisenbahn Gera—Pforten-Wolfsgefärth und den Bahnhof Gera-Pforten 765.000 Mk. bewilligt.

— (Kohlentransporte auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Monate Jänner.) Auf den unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen wurden im Monate Jänner gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres an Kohlen befördert: 166.535 (171.623) t Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke, 97.380 (94.265) t Steinkohlen aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke, 36.214 (37.550) t Steinkohlen aus dem Dresdener Bezirke, 35.060 (34.624) t schlesische Steinkohlen, 7050 (7652) t Steinkohlen anderen Ursprunges, 347.326 (357.287) t böhmische Braunkohlen, 90.284 (91.168) t altenburgische Braunkohlen und 17.853 (18.061) t Braunkohlen anderen Ursprunges, in Summa sohin 797.702 (812.220) t Kohlen überhaupt oder durchschnittlich jeden Tag 25.732 (26.201) t.

Baden. (Expressgutverkehr auf den Staatseisenbahnen.) Nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ werden auf den Badischen Staatseisenbahnen seit 1. October 1893 znr Frankirnng von Expressgutsendungen sowohl für den inneren, als auch für den directen Verkehr Marken verwendet, und zwar zum Werth von 5, 10, 25 und 50 Pfennigen, bezw. bei den auf Schweizer

Gebiet gelegenen Badischen Stationen zum Werth von 5, 10, 30 und 65 Cts. Dieses neue Verfahren wurde hauptsächlich zu dem Zweck eingeführt, das Revisionsgeschäft bei der Centralverwaltung zu erleichtern und dadurch eine Personalvermehrung zu vermeiden, die sonst erforderlich geworden wäre, nachdem der Verkehr in Folge der am 1. Juli 1892 eingetretenen Taxermässigung ganz erheblich und andauernd gestiegen ist; zum Anderen sollte damit dem Publicum der Vortheil geboten werden, Freimarken im voraus kaufen und in der Höhe des Frankirungsbetrages auf der Adresse des Expressgutstückes selbst aufkleben zu können.

Russland. (Verstaatlichung von Eisenbahnen.) Das Ministercomité hat im Einvernehmen mit dem Departement der Reichsökonomie des Reichsrathes auf Antrag des Finanzministers beschlossen, am 1. Jänner die der grossen Russischen Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien St. Petersburg—Warschau und Moskau—Nowgorod einzulösen und gleichzeitig die in deren Betrieb stehende, vom Staate erbaute Nicolai-Bahn (St. Petersburg—Moskau) wieder in Staatsbetrieb zu übernehmen, mit der Folge der Liquidation der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme auf der gesammten Donau-, Theiss-, Save- und Drauschiffahrtslinie.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird mit 15. Februar die Güteraufnahme von und nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Draustationen eröffnet. Die Güteraufnahme in der Savestrecke Sissek—Belgrad ist bereits eröffnet.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Februar, März und April 1894.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad—Pancsova erfolgt in den Monaten Februar und März um 7 Uhr Früh und 1 Uhr Nachmittags, im Monate April um 6½ U. Früh, 1 U. Nachm. und 7 U. Abends. Die Abfahrt von Pancsova nach Belgrad—Semlin erfolgt in den Monaten Februar und März um 10 U. Vorm. und 3 U. Nachm., im Monate April um 4 U., 9 U. Früh und 4 U. Nachm.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Februar, März und April 1894.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad erfolgt in den Monaten Februar und März um 6 U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vorm., 1 U., 1½ U., 2½ U., 3½ U., 4½ U. und 5½ U. Nachm.; im Monate April um 6 U., 6½ U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vorm., 1 U., 1½ U., 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachm. und 7 U. Abends. Von Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff ab in den Monaten Februar und März um 7 U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11½ U. Vorm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., 4½ U., 5 U. und 6 U. Nachm.; im Monate April um 6½ U., 7½ U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11½ U. Vorm., 2 U., 3½ U., 4½ U., 5½ U., 6 U. und 6½ U. Nachmittags.

Schiffahrts-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Schiffsverkehres im Bereiche der Save.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkehr ihrer Schiffe auf der Save zwischen Mitrovicz nnd Schabatz am 31. Jänner eröffnet wurde und im Anschlusse an die Schiffe zwischen diesen und den Stationen Klenak und Jarak Kahnverbindungen hergestellt sind.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationaler Eisenbahncongress. (Tagesordnung der nächsten Sitzungen.) Auf der Tagesordnung des internationalen Eisenbahncongresses, welcher voraussichtlich im Juni 1895 in London tagen wird, befinden sich folgende Gegenstände:

1. Abtheilung (Bahnunterhaltung).

I. Verstärkung der Geleise zum Zwecke der Zugbeschleunigung. Schienenmodell für Linien, auf denen Schnellzüge verkehren; schrittweise Verstärkung der Widerstandsfähigkeit der bestehenden Geleise behufs Beschleunigung der Zugsgeschwindigkeit: A. Schienen-Querschnitt; Bestimmung der erzielten Widerstandsfähigkeit; Erfahrungsergebnisse. B. Anfertigungsbedingungen und Art des Schienenmetalls; Vergleichung des weichen und harten Stahls; Erzeugung des Stahls nach Bessemerverfahren, nach basischem Verfahren und durch den Martinofen. C. Schienenverbindungen; Inanspruchnahme der Laschenverbindungen; Herstellung eines Schienenstosses, der am besten die gleichmässige Widerstandsfähigkeit des Geleises in allen seinen Theilen gewährleistet; Stuhlschienen und Vignoleschienen. D. Querschwellen: Güte, Abmessungen, Abstände. E. Beschotterung: Art und Ausführungsbedingungen.

II. Besondere Punkte des Geleises. Mittel gegen die Verlangsamung der Schnellzüge und zur Vermeidung der Stösse bei Befahrung besonderer Punkte des Geleises (Krümmungen mit schwachem Halbmesser, lange Steigungen, Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, Uebergänge in Schienenhöhe, Drehbrücken u. s. w.).

III. Abzweigungen. Die günstigsten Baubedingungen für Abzweigungen bei Schnellzugslinien zum Zwecke der vollständigen Vermeidung der Verlangsamung; bessere Anordnungen für die Weichen und Strassenübergänge; die wirksamsten Mittel zur Aufrechthaltung der Fahrgeschwindigkeit durch Beseitigung der Schienenüberhöhung in den Abzweigungskrümmungen.

IV. Bau und Prüfung eiserner Brücken. A. Welche Metallmengen sind auf Eisenbahnbrücken verwendet oder zu verwenden, um in den verschiedenen Ländern den geltenden Vorschriften zu genügen? B. Wie erfolgen bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen die erste und die wiederkehrenden Prüfungen der eisernen Brücken und welchen Werth haben diese Prüfungen? Welche Bedeutung muss man diesen Prüfungen zutheilen und kann man sie als ein Versuchsmittel betrachten, um die thatsächlichen Festigkeitsbedingungen und den Sicherheitsgrad der genannten Bauten festzustellen?

2. Abtheilung (Zugförderung und Werkstätten.

V. Dampfkessel, Feuerbüchsen und Siederohre der Locomotiven. A. Dampfkessel und Feuerbüchsen aus Stahl; Widerstandsfähigkeit im Dienst und Abnahmebedingungen der Kesselbleche. B. Siederohre aus Eisen; Mittel gegen das Lecken der Rohrwandungen. C. Schädliche Einwirkung des Speisewassers auf die Dampfkessel und Siederohre; Reinigungsverfahren. D. Versuchsaufgaben, betreffend die Dampferzeugung, und zwar: Ergebnisse der Siederöhren nach ihrem Durchmesser, ihrer Länge, ihrer Bauart, ihrer Anordnung am Kessel und dem verwendeten Metall; Versuche über den Einfluss des Umfanges der Rauchkammer, sowie der verschiedenen Formen des Schornsteins und Funkenfängers; Versuche über die verschiedenen Bauarten des Blasrohrs; Versuche über den Einfluss der Fahrgeschwindigkeit auf die Dampferzeugung.

VI. Schnellzugslocomotiven. Günstigste Dampfmaschine für grosse Geschwindigkeit; Benutzung hohen Dampfdrucks und Anwendung des Verbundgedankens; vervollkommnete Steuerungen und entlastete Schieber; Baubedingungen für Locomotiven, welche die Grösse der auf das Geleise ausgeübten Kraftäusserung vermindern; Einfluss der Verbundanordnung in dieser Beziehung.

VII. Schnellzugwagen. Personenwagen-Muster für Schnellzüge, die auf langen Strecken verkehren; bewegliches und festes Wagengestell; Vervollkommnung der inneren Wageneinrichtung; verschiedene Heizungs- und Beleuchtungsarten.

VIII. Elektrische Zugförderung. Allgemeine Untersuchung der elektrischen Zugförderung.

3. Abtheilung (Betrieb).

IX. Beschleunigung der Güterbeförderung. Einfluss der Beförderungsbeschleunigung auf die Zugförderungskosten und die Ausnutzung des Fahrparks einerseits, sowie auf den Bestand der Fahrbetriebsmittel und festen Anlagen andererseits.

X. Verschubdienst. A. Mittel zur Beschleunigung des Verschubdienstes, sowie des Ein- und Ausladens der Güter; Anordnung der Verschubbahnhöfe. B. Verwendung mechanischer und elektrischer Mittel beim Verschubdienst.

XI. Signale. Neuere Vervollkommnungen der Blocksignal-Anlagen, besonders mit Rücksicht auf die billigere Herstellung; Tunnelsignale; Mittel zur Vermeidung von Zugzusammenstössen an gefährlichen Punkten der Schnellzugslinien, falls sich das Haltesignal ausgelöst hat: Ersetzung der Farbensprache durch diejenige der geometrischen Formen, um die in Folge der Farbenblindheit oder mangelnder Sehschärfe entstehenden Gefahren zu vermeiden.

XII. Rollfuhrwesen. Einrichtung des Rollfuhrwesens zur An- und Abfuhr der mit der Bahn zu befördernden Güter von, bezw. nach der Wohnung.

4. Abtheilung (Allgemeine Verwaltung).

XIII. Diensteinrichtung. Diensteintheilung der allgemeinen Verwaltung und der ausführenden Dienststellen bei den Eisenbahnen der verschiedenen Länder.

XIV Schlichtung von Streitfällen. Schlichtung der Streitfälle, die zwischen den Eisenbahnverwaltungen aus dem Güterverkehr entstehen.

XV. Uhren zu 24 Stunden. Fortlaufende Stundenzählung in den Fahrplänen von 1 bis 24 und Theilung der Uhr in 100 Grade; Stand der Frage; theilweise Anwendung in den verschiedenen Ländern; Vortheile für das Publicum und für den Dienst; würde die Aenderung der Uhr-Zifferblätter nöthig sein und wie müsste sie bejahenden Falls erfolgen?

XVI. Decimalrechnung. Allgemeine Anwendung der metrischen Eintheilung bei den Bau- und Betriebsrechnungen der Eisenbahnen; Mittel zur Einführung der metrischen Gewichts- und Masseintheilung in denjenigen Ländern, wo sie noch nicht gebraucht wird.

5. Abtheilung (Kleinbahnen).

XVII. Verkehrszubringer. Welche Mittel wenden die Verwaltungen der Hauptbahneu an, um die Herstellung und den Betrieb der einmündenden Kleinbahnen zu erleichtern?

XVIII. Verpachtung des Betriebes der Kleinbahnen. In welchen Ländern erfolgt die Verpachtung, unter welchen Bedingungen erfolgt sie und welchen Nutzen hat man daraus gezogen?

XIX. Heizhäuser der Kleinbahnen. Ist die Haupt-Locomotivstation in die Mitte oder an ein Ende der Bahn zu verlegen?

XX. Bremsen der Kleinbahnen. Untersuchung der verschiedenen auf Kleinbahnen verwendeten Bremsen; technische und Sicherheitsbedingungen.

Die früher beschlossenen statistischen Angaben werden auch ferner gesammelt und sollen, wenn sich neue Folgerungen aus ihnen ergeben, seinerzeit wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden

---

Internationale Eil-Lastzüge. Mit dem Sommerfahrplan 1894 werden im internationalen Eisenbahnverkehr, d. h. im gegenseitigen Verkehr der Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Frankreichs, der Schweiz und der Niederlande, sogenannte internationale Eil-Lastzüge eingeführt, welche ausschliesslich dazu bestimmt sind, selbst auf grosse Entfernungen die dem raschen Verderben unterliegenden Frachtgüter, namentlich frisches Fleisch, geschlachtetes Geflügel, Wild, Eier, Obst u. s. w. in schnellerer Weise als bisher zu befördern.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Ablieferung der Güter nach behobenem Ablieferungshinderniss.) Dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist mitgetheilt worden, dass eine Eisenbahn bei solchen Sendungen, welche innerhalb der reglementarischen Ablieferungsfrist nicht abgeholt und deswegen dem Absender als unanbringlich im Sinne des Art. 24 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr avisirt worden sind, dem nachträglichen Ablieferungsbegehren des Empfängers nur dann entspreche, wenn ein neuer Auftrag des Absenders zur Ablieferung eingegangen sei, während andere Bahnen die nachträgliche Ablieferung ohne weiters gestatten. Das Centralamt hat sich für das letztere Verfahren ausgesprochen. Das Verfahren bei Ablieferungshindernissen, unter welchem Begriffe die nicht rechtzeitige Abnahme eines Gutes ohne Zweifel falle, sei zwar ausdrücklich den Gesetzen des einzelnen Landes und den Reglementen der Eisenbahnen zugewiesen. Diese enthalten aber im concreten Falle mit Recht keine Bestimmungen, auf welche nach abgelaufener reglementarischer Ablieferungsfrist die Ablehnung eines nachträglichen Ablieferungsbegehrens zu stützen wäre. Die blosse Möglichkeit, dass der vom Ablieferungshindernisse benachrichtigte Absender eine anderweitige Verfügung im Sinne des Art. 15 des Uebereinkommens treffen könnte, gebe der Eisenbahn ein Recht auf Verweigerung der Ablieferung nicht. Denn im Art. 16 des Uebereinkommens sei ausdrücklich gesagt, dass das Recht des Empfängers, die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen, erst dann erlösche, wenn der Absender der Eisenbahn eine entgegenstehende Verfügung mitgetheilt habe.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 1.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Entwurf eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses.) Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen den Entwurf eines neuen — vom 1. Mai 1894 ab giltigen — alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses in je zwei Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen. Das Prüfungsergebniss ist unter Rückgabe je eines Exemplares dieser Drucksachen spätestens am 1. März, Abends, der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen.

Antifrictionsmaterial für Lager ohne Schmiere. Die Wirkung des Oeles als Schmiermittel bei Maschinen besteht darin, dass es zwischen den reibenden Metallflächen eine trennende Schichte bildet. Schwere Schmiermittel erfüllen diesen Zweck besser als leichte; die ersteren absorbiren jedoch mehr Maschinenkraft als letztere. Dieser Unterschied macht sich bei neuen Maschinen weniger fühlbar, wenn das Oel in genügendem Masse zugeleitet wird. Im Allgemeinen besteht das Gesetz, dass das Schmieröl destomehr von der Maschinenkraft verbraucht, je geringer der Lagerdruck ist. Prof. Collman Sellers, welcher welcher diesbezüglich eingehende Studien gemacht hat, kam zu dem Ergebnisse, dass die Wechselwirkung zwischen Oel und Maschinenkraft auf die Klebrigkeit des ersteren zurückzuführen ist, welche sich noch bei dem Lagerdruck von 3·5 kg per 1 cm^2 bemerklich macht. Trockene Lager, welche gegenwärtig abermals in Gebrauch kommen, waren ohne Zweifel zuerst in Anwendung, da man dieselben in Pompeji bei Mühlsteinen gefunden hat; man kann solche Lager noch heutigen Tages an den Wasserrädern nubischen Ursprunges sehen, wie sie zur Bewässerung der Felder in Aegypten benützt werden. In der letzten Zeit hat man Versuche mit Lagern aus Stein, Hartglas, Graphitmischungen u. dgl. angestellt; aber keines bewährte sich besser, als die aus compactem Graphit erzeugten Lager, welche beispielsweise in Mühlen verwendet werden. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind kürzlich Lagerschalen aus Graphit und Holzfasern, die in feuchtem Zustande geformt werden, hergestellt worden, bei denen vornehmlich betont wird, dass sie nicht nur geringere Erzeugungskosten, sondern auch geringere Betriebskosten erfordern und dass sie nicht in solchem Grade beaufsichtigt werden müssen wie gewöhnliche Lager. Kellingworth Hedges hat nach vielen Versuchen auch eine Mischung von feingepulverter Kohle und Speckstein hergestellt, die er Carboid nannte; hieraus erzeugte Lagerschalen wiesen nach zweijährigem Gebrauche nur geringe Spuren von Abnützung auf. Prof. Unwin fand bei seinen Experimenten mit Carboid, dass der Reibungscoëfficient für gewöhnlich von der Grösse der Berührungsflächen und von der Grösse des Druckes unabhängig ist und nur bei aussergewöhnlicher Steigerung desselben zunimmt, sowie dass er mit der Zunahme der Umdrehungsgeschwindigkeit eine Neigung zur Abnahme zeigt. Daraus folgt, dass eine mit Trockenanlagen ausgestattete Maschine unter sonst gleichen Verhältnissen billiger arbeitet, als eine mit gewöhnlichen Lagern versehene, und zwar aus dem Grunde, weil das Schmieröl erspart und die Wartung eine einfachere wird. Das Carboid wurde bisher hauptsächlich bei Patentblöcken auf Schiffen, sowie bei den geheizten Walzen angewendet.

[„Ressort of the British Association for the Avancement of Science."]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXVIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 7. Februar herausgegebene XXVIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 508: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. Jänner 1894, Z 11.787, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Liehenau, Grund-Georgenthal und Kladno als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussiupiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen für je fl. 100		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe				
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Iusel Candien, Patras, Piräus, Sauta Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 (vergl. die Kundmachungen im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 131 vom 14. November 1893, Nr. 142 vom 14. December 1893, und Nr. 6 vom 16. Jänner 1894) wird abermals, und zwar bis zum 31. März 1894 verlängert.

Wien, am 16. Februar 1894. [139]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol - Vorarlberg - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen.

Die Giltigkeit der Ausnahmetarife Nr. XXII, beziehungsweise 22 (vergl. die Kundmachung in Nr. 6 im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 16. Jänner 1894 wird bis zum 31. März 1894 verlängert.

Wien, am 16. Februar 1894. [140]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines directen Frachtsatzes.

Mit sofortiger Giltigkeit tritt für den Verkehr zwischen Elbogen-Neusattel und Bautzen der Frachtsatz von 83·5 Mk. pro 10.000 kg in Kraft.

Wien, am 15. Februar 1894. [141]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einbeziehung der Station Rossitz.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 bis zur Durchführung im Tariwege wird die Station Rossitz der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit den für die Station Pardubitz giltigen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife Nr. 45 b und 45 c (für Zucker) des Tarifes, Theil II, Heft 2, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehres einbezogen.

Wien, am 16. Februar 1894. [142]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Reexpedition, bezw. Einlagerung von Getreide u. s. w. im Lagerhause des Ferdinand Kraupner & Co. in Saaz.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1894 wird das öffentliche Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Co. in Saaz nach Massgabe der für die Einlagerung und Reexpedition giltigen Bestimmungen zur Reexpedition, bezw. Einlagerung von Getreide u. s. w. innerhalb des Heftes 5 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. September 1889 (für den Verkehr zwischen sämmtlichen galizischen Stationen und den Stationen der Gruppe I der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen) zugelassen.

Wien, am 17. Februar 1894. [143]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Rundreiseverkehr.

Neuer Tarif.

Am 1. März 1894 tritt unter der Bezeichnung „Oesterreichisch-Ungarischer Rundreiseverkehr" ein neuer Tarif ins Leben, welcher directe Fahrpreise für Rundfahrkarten zwischen Wien (Nord- und Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen Przemysl, Lemberg, Stanislau, Czernowitz andererseits enthält.

Die für alle planmässigen Personen- und Schnellzüge giltigen Fahrscheinhefte lauten für je eine Fahrt über Krakau und Budapest, wobei die Reise beliebig in der einen oder anderen Richtung angetreten werden kann.

	Fahrpreise in Gulden ö. W.			Giltigkeitsdauer
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	Tage
Wien—Przemysl und zurück	50·20	36·40	19·—	45
„ —Lemberg und zurück	50·20	36·40	19·—	45
„ —Stanislau und zurück	57·30	41·10	21·50	45
„ —Czernowitz und zurück	68·—	48·30	25·10	60

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1894. [144]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Sächs. Staatsbahnen und der kgl. Eisenbahn - Direction Berlin andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. März 1894 tritt ein neuer Tarif für den obengenannten Personen- und Gepäcksverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1890 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 12 kr. erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. [145]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Aufnahme der Station Rossitz in den Ausnahmetarif Nr. 4.

Die Station Rossitz der Oesterr. Nordwestbahn ist in den Ausnahmetarif Nr. 4 für den Transport von Zucker aller Art (Seite 11) mit folgenden Frachtsätzen aufzunehmen:

Von	bis zum Umschlagsplatze	
	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold	
Rossitz	153	112

Im Kilometerzeiger ist auf Seite 33 (nach Reichenberg) einzuschalten:

Name der Station	Bis Korneuburg	Bis Umschlagstelle Wien	
	Kilometer	Kilometer	Zuschlagsfrist Stunden
Rossitz	401	428	24

Wien, am 15. Februar 1894. [146]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactien für Getreide etc.

Berichtigung.

In der Kundmachung Nr. 124 vom 15. Februar des Verordnungs-Blattes Nr. 18, Seite 350, „Refactien für Getreide etc." soll es statt „ . . . Frachtsätze des Specialtarifes vom Schiffahrtsbeginn 1894 . . . " (4. Zeile von oben und 3. Zelle von unten) richtig heissen „ . . . Frachtsätze des Specialtarifes vom Schiffahrtsbeginn **1893** . . . ".

Wien, am 18. Februar 1894.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen deutschen Bahnen. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 gelangt ein neuer Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes und der Abschnitte A und B.
2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger).
3. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F (Tariftabellen.
4. Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Durch diesen Nachtrag werden die seitherigen Nachträge I—III aufgehoben und ersetzt.

Spediteur.

Selbständiger Leiter eines grossen Speditionshauses, bewährte tüchtige Kraft ersten Ranges, sprachkundig, im See-, Fluss- und Land-Transportgeschäft, sowie im Sammeldienste und Tarifwesen erfahren, sucht persönlicher Verhältnisse halber anderweitig leitende Stellung im In- oder Auslande. Grossstadt bevorzugt. Gefl. Anträge sub **„J. J. 6455"** an **Rudolf Mosse, Berlin SW.** (404)

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins: für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Specialfabriken

für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
429	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Triest Südbahn und Fiume	Stationen der Strecke Kufstein loco inclus. bis Avio inclus. ferner nach den Stationen der Strecke Franzensfeste bis Welsberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	V e r s c h i e d e n	233		Im Kartirungswege			
		Kgl. ungar. Staatseisenbahnen			Budapest S.B. und den vor Budapest S.B. gelegenen Stationen der Südbahn *)			Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 25. Mai 1891		177				
					Wien (Matzleinsdorf) und den vor Wien gelegenen Stationen der Südbahn und der Wien-Pot. tendorf-Wr.-Neustädter Bahn *)					173				
430	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Triest S.B. „ -Freihafen Südbahn „ -S. Andrea „ -Stadt k.k.St.B. „ Freihafen k.k.St.B. und Fiume	Kufstein transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen nach bayerischen Stationen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	202 Heller, bezw. incl. ungar. Stener		Im Kartirungswege			
431	Südbahn-Gesellschaft		Waizdraht	Kapfenberg (für Sendungen vom Industriegeleise bei km 154·8/9 zwischen Kapfenberg u. Bruck a/M.	Bruck a/M. loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	13 Heller	8 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege			Aufrechthaltung der für den Betrieb des Industriegeleises bestehenden sonstigen Vertragsbestimmungen

*) Nebige nach Wien und Budapest vorgelegenen Stationen angewiesenen Frachtsätze gelangen insolange zur Berechnung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen

Fortlaufende Nr.	432	433	434	435
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle	Stärkezucker und Stärkezuckersyrup	Banmaterialien, Einrichtungsgegenstände, Eisenbahnwagen, Locomotiven, Brückenbestandtheile und Schienenbefestigungsmittel	Möbel: aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt / aller Art und Möbelbestandtheile verpackt
für die Transportstrecke: von	Kapfenberg	Kis-Bér	Sämmtlichen österreichischen Stationen der Südbahn	Kassa
für die Transportstrecke: nach	Wr.-Neustadt	Triest S.B. oder Fiume	Triest	Ueber Triest seewärts nach: Constantinopel und Salonik / Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Sendungen müssen zum Baue, respective zur Ausrüstung der Valsuganabahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Der Wagenladungssatz ad a) wird bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen insolange angewendet, als sich der Tarif für das factische Gewicht ad b) nicht billiger stellt. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Anrechnung gelangen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg „ b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Localtarif	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892
Frachtsatz per 100 kg: ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und Steuer	Variabel	351 Heller incl. Mgb. und Steuer	Variabel	a) 4·13 / b) 3·05
	61 Heller	323 Heller incl. Mgb. und Steuer	a) und 1 km 0·20 Heller bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen b) und 1 km 0·40 Heller für das factische Gewicht Minimalgebühr 8 Heller pro 100 kg in beiden Fällen	a) 4·63 / b) 3·55
				a) 4·27 / b) 3·41
				a) 3·77 / b) 2·91
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz ö. W. Gulden Gold	52 Heller			
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	9 Heller	28 Heller	Variabel	a) 0·36 / b) 0·14
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die Bauunternehmung der Valsuganabahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.	
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
436	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen, Slavonischen Localbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Fünfkirchen-Barcser-E.	Eichenholzextract	Našic	Wien St.E.G. K.F.N.B. „ „ Matzleinsdorf	bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg. pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf. längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Verbandtarife für den Westungar.-Oesterreichischen und Ungar.-Adriatischen Verkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	132	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Oderberg					155				
					Trieet					104	Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und Steuer			
437	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wein der Pos. W—10 und Weinmost aus Pos. M—27	Mitterburg-Pisino	Laibach S.B. loco	a) In jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg. pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	a) 152 b) 146	a) 130 b) 118	a) 22 b) 28	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Manip.-Gebühr.					
438	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Blei der Pos. B—20 Bleiabfälle der Pos. A—5 Bleilasche der Pos. B—21 des Tarifes, Theil I	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen für Wagenladungsgüter der Tarifclasse B	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Hiedurch werden die im Anhange zum Localtarife der Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf, sub fortl. Nr. 6 (a, b, c) und Nr. 7 rücksichtlich der nebenstehenden Relationen enthaltenen Frachtsätze theilweise unterboten, theilweise republicirt. Ebenso wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 17 vom 13. Februar u. c., sub fortl. Nr. 394, rücksichtlich der Pos. 6 c des obigen Anhanges veröffentlichte Ansetzung auf vor Wien gelegene Stationen gegenstandslos.

*) Die nebigen Frachtsätze nach vor Wien und Budapest gelegenen Stationen gelangen nur insolange zur Berechnung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen sollten

Von \ Nach	Wien (Matzleinsdorf und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Strecke Wr.-Neustadt—Sopron*)	Budapest S.B. und vorgelegenen Stationen*)	Barcs	Kanizsa und Zákány	Sziszek	Triest S.B. und Fiume
	Heller pro 100 kg, bezw. incl. ungar. Steuer					
Bleiburg	123	139	96	83	107	122
Klagenfurt	133	149	106	87	117	122
Krumpendorf	135	149	108	89	119	122
Kühnsdorf	128	141	98	79	110	122
Littai	133	141	101	86	72	75
Pörtschach a/See	137	151	111	95	119	122
Prevali	121	134	91	71	105	122
Triest S.B. und Fiume	173	182	—	—	—	—
Unter-Drauburg	118	133	86	67	102	118
Villach Südbahn	142	156	115	99	126	122

und vice versa

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
439	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut	Von den in nachstehender Tabelle genannten Aufgabsstationen	Nach den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen auf eine bayrische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4 vom 1. Juni 1893; Oestrr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 5 vom 1. September 1889; Galizisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1 und 2 vom 1. September 1890; Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 4 vom 1. Jänner 1891	V o r s c h i e d e n	Siehe nachstehende Tabelle	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	

N a c h

V o n	Bregenz transit	Egsr { B.E.B. / k.k.St.B. } trs.	Eisenstein transit	Furth i/W. transit	Lindau { k.k.St.B. / Bayr. St.B. } transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau { k.k.St.B. / Bayer.St.B. } transit	St. Margarethen trs.
	Markpfennige pro 100 kg								Centimes pro 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumilowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielki	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jaroslau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandez	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnow	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zablotow	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Fortlaufende Nr.	440	441	442	443	444
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
von der	Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Malzkeime	Gerste der Pos. G—13 des Tarif, Theil I	Rohe Thonerde, unverpackt	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	1) Garne der Normalclasse I 2) Garne der Pos. G—3 3) Garne der Pos. G—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke von	Floridsdorf-Donaufeld oder vice versa Stadlau	Judenau	Eisenberg-Hettenleidelheim, Station der Pfälzischen Eisenbahnen	a) Mähr.-Ostrau b) Oderberg	Falkenau a. d. Eger
nach	Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Nussdorf oder vice versa Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Nussdorf	Hüttsldorf	Kosten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Annathal-Rothau Falkenau a/Eger Ober-Graslitz Unter-Graslitz Goldenstein	K o l o m e a
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahluog für mindesteus 10000 kg pro Wagen	Die Beförderung muss in offen gebauten Wagen erfolgen und ist Frachtzahlung für 10000 kg, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bedungen	Aufgabe v. u. bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmstarifes für Petroleum etc.	Ad 1) Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Ad 2) und 3) a. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. b. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagon. Einhaltung aller einschlägigen allg. Tarifbestimmungen
	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. Dscember 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif		Localtarife der betheiligten Bahnen	Tarif-Theil II, Heft 3, für den Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Eisenbahnverband vom 15. Angust 1890
Frachtsatz per 100 kg	kr. 12·5 10·0 9·0 12·5 9·0 10·2	27 kr.		Besteht kein directer Tarif	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		25 kr.	1·55 Mark	kr. ö. W. a) 81·3 b) 82·2 70·8 71·7 83·8 84·7 82·7 83·6 36·3 37·2	kr. 1) 705 2 a) 522 2 b) 368 2 c) 354 3 a) 522 3 b) 478 3 c) 426
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		2 kr.			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen				Hiedurch treten die im Verordnungs-Blatte Nr. 6 ex 1894, sub Post 185 für die gleichen Relationen publicirten Frachtsätze ausser Kraft	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
445	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefel roh, gemahlen und in Broden	Pontebba transit	Weleschin	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-ungar.-italienischer Tarif von 1. October 1887	Francs pro t: 30·26	21·43	8·83	Im Kartirungswege		
					Zartlesdorf				30·34	21·43	8·91			
					Weissenbach-St. Gallen				24·67	21·43	3·24			
					Josefihütte			Böhmisch-italienischer Gütertarif vom 15. Juli 1891	26·26	23·32	2·94			
446	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sędziszów	Krakau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1894	Localtarif	kr. 43	kr. 24	kr. 19	Im Kartirungswege		
					Oswięcim				56	30	26			
					Landesgrenze bei Lupków				63	33	30			
					Zwardon				74	38	36			
					Tłumacz				93	49	44			
447	Buschtěhrader Eisenbahn		Kapselscherben	Elbogen-Nensattel	Schwandorf	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht; sowie Einhaltung der für Güter des Specialtarifes III, im Tarif Theil I für den Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und Niederlanden anderseits enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis zur tarifmässigen Durchführung bezw. bis Ende December 1894	Tarif, Theil II, Heft 3 für den österr.-ungar. bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·48	Verschieden		Wird kartirt		
					Waldsassen					0·29				
					Wiesau					0·30				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 22. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Canal von Korinth. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 16. Jänner 1894, Z. 2346, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 16. Jänner 1894. H.-M.-Z. 2346.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, ad Nr. 54 ex 1894, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3108	Bertić Marko	.	.	.	1	.	*a*
5880	Gosler Jakob	1	.	.	.	.	1
6337	Kremen Anton	1	.	.	.	.	1
9871	Biedermann Heinrich	1	.	.	.	.	1
9925	Kopper Josef	.	.	.	1	.	1
10058	Andrássy Eugen, von	1	.	.	.	.	1
10084	Fritsch Josef	1	.	.	.	.	1
10147	Eichberger Laurenz	1	.	.	.	.	1
10457	Köhler Franz	1	.	.	.	.	1
10466	Jaičan Ivo	1	.	.	.	.	1
10572	Mader Franz Rudolf Maximilian	1	.	.	.	.	1
10686	Ružička Thomas	.	.	.	1	.	1
10691	Studensky Ferdinand	1	.	.	.	.	1
10747	Fistrić Juro	1	.	.	.	.	1
10853	Smutny Alfred	1	.	.	.	.	1
10995	Grubauer Paul	1	.	.	.	.	1
11233	Szim Kasimir	1	.	.	.	.	1
11359	Ursuleszko Moisa	1	.	.	.	.	1
11416	Neuner Victor	1	.	.	.	.	1
11483	Richter Augustin	1	.	.	.	.	1
11517	Martinek Josef	1	.	.	.	.	1
11569	Rohaček Rudolf	1	.	.	.	.	1
11572	Stěpan Thomas	.	.	.	1	.	*b*
11649	Scharnbeck Josef	1	.	.	.	.	1
11651	Kräter Christian	1	.	.	.	.	1
11664	Lipsky Wenzel	1	.	.	.	.	1
11755	Nitka Felix	1	.	.	.	.	1
11874	Tokarz Adalbert	1	.	.	.	.	1
11905	Wittlin Ladislaus	1	.	.	.	.	1
11966	Hofmann Willibald	1	.	.	.	.	1
11969	Russ Juon	1	.	.	.	.	1
11972	Menardi Benjamin	1	.	.	.	.	1
11973	Stecków Philipp	1	.	.	.	.	1
11980	Rehoř Wenzel	.	.	.	1	.	1
12040	Patlikowski Anton	1	.	.	.	.	1
12051	Plaček Wenzel	1	.	.	.	.	1
12053	Enger Carl	1	.	.	.	.	1
12058	Pallan Julius	1	.	.	.	.	1
12073	Uljan Johann	1	.	.	.	.	1
12114	Wach Johann	1	.	.	.	.	1
12116	Jeřabek Josef	1	.	.	.	.	1
12118	Kasper Clemens	1	.	.	.	.	1
12167	Kocjančić Johann	1	.	.	.	.	1
12191	Surmaczewski Johann	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
12206	Václavek Johann	1					1
12227	Tauber Josef	1					1
12252	Křikawa Anton	1					1
12274	Luszczewski Anton	1					1
12300	Weiser Eduard	1					1
12307	Zaborski Eustach	1					1
12347	Krauss Josef	1					*c*
12376	Beranek Anton	1					1
12395	Filek Franz	1					1
12409	Sláma Konrad	1					1
12433	Zimmer Anton	1					1
12440	Kirchner Eustach Ignaz	1					1
12473	Kloužek Josef	1					1
12478	Mayer Johann	1					*d*
12481	Bacskor Anton	1					1
12545	Bělohubý Karl	1					1
12556	Medvedić Budimir	1					*e*
12569	Wagner Wenzel	1					1
12611	Hilger Franz	1					1
12620	Schmer Johann	1					1
12648	Rummler Edmund	1					1
12658	Hýbler Vincenz	1					1
12694	Korntner Josef	1					1
12703	Kříž Josef	1					1
12706	Barichievich Dominik	1					1
12712	Weniger Heinrich	1					1
12728	Semrad Karl	1					1
12730	Mihalich Johann	1					1
12744	Sedlák Gottfried	1					1
12745	Brajković Alexander	1					1
12766	Wasyłowicz Anton	1					1
12772	Langenmantel Josef, von	1					1
12822	Schalamon Mathias	1					1
12825	Ancel Martin	1					1
12860	Batěk Florian	1					1
12871	Kožený Josef	1					1
12879	Schilder Anton	1					1
12884	Laurer Franz	1					1
12894	Ambroš Josef	1					1
12896	Barta Stefan	1					1
12910	Neugott David Israel	1					1
12911	Schimana Johann	1					1
12926	Jarosz Ovid	1					1
12953	Kokeisl Alois	1					1
12975	Friedl Engelbert	1					1
12991	Tymiński Leopold	1					1
13007	Tichy Alois	1					1
13018	Tschresche Eduard	1					1
13032	Mergrün Mayer Jackel	1					1
13076	Pospišil Josef	1					1
13093	Prociów Ilko	1					1
13105	Simon Josef	1					1
13107	Cicvárek Johann	1					1
13115	Walaschek Wilhelm	1					1
13140	Jackowski Josef	1					1
13168	Chuchler Wenzel	1					1
13185	Heger Josef	1					1
13204	Heiny Hermann	1					1
13216	Stuj Anton	1					1
13221	Peszek Lukas	1					1
13231	Nowak Rudolf	1					1
13238	Farlik Rudolf	1					1
13285	Hollender Schaja	1					1
13294	Kerner Wenzel	1					1
13300	Knobloch Wenzel	1					1
13328	Buchmann Ferdinand	1					1
13346	Lacković Franjo	1					1
13417	Mauler Franz	1					1
13436	Trampusch Karl	1					1
13443	Komonicki Josef	1					1
13451	Bachmann Johann	1					1
13461	Malić Rudolf	1					1
13493	Coufal Franz	1					1
13634	Aster Josef	1					1

a Bertić Marko ist am 8. März 1879 in Peterwardein gestorben.
b Stěpan Thomas ist am 29. October 1890 in Wien gestorben.
c Krauss Josef wurde im Monate December 1893 zum Kanzlisten bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Turka ernannt.
d Mayer Johann wurde im Monate December 1893 zum Kanzlisten beim k. k. Handelsministerium ernannt.
e Medvedić Budimir wurde am 9. November 1893 zum Kanzlisten beim kgl. Gerichtshofe in Agram ernannt.

Die Certificate der unter *a*, *b* und *e* angeführten Unterofficiere sind nicht aufzufinden, jene der unter *c* und *d* genannten sind noch ausständig.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 2. Februar 1894, Z. 4406, betreffend eine Ergänzung der Bestimmung des Absatzes IX, Z. 3, der Anlage A zur Zuckersteuer-Vollziehungsvorschrift, rücksichtlich der stichprobeweisen Gewichtsermittlung des für den Export bestimmten Zuckers in Säcken.

Im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Finanzministerium wird gestattet, dass die im Absatze IX, Z. 3, der Anlage A zur Zuckersteuer-Vollzugsvorschrift vom Jahre 1888 vorgesehene stichprobeweise Gewichtserhebung des für den Export bestimmten Zuckers in Säcken auch dann stattfinden darf, wenn die Zuckersäcke in Eisenbahnwagen mit einem Fassungsraume von über 100 bis 150 Sack, bezw. mit einem Ladegewichte von über 10 bis 15 t gebracht wurden und in denselben nach der Reihenfolge ihrer arithmetischen Numerirung in analoger Weise eingelagert sind, wie dies in der der obenerwähnten Zuckersteuer-Vollzugsvorschrift beigegebenen Skizze für Eisenbahnwagen mit einem Fassungsraume bis 100 Sack vorgezeichnet ist.

Wien, am 2. Februar 1894.

Canal von Korinth.

Der vom Verwaltungsrathe des Oesterr. Lloyd zur Besichtigung des Canals entsandte Capitän - Inspector L. Lemesich hat, wie auch die griechische Zeitung „Asty" mittheilt, einen eingehenden Bericht über seine Wahrnehmungen erstattet, welcher im Wesentlichen die nachfolgenden, auch von anderer Seite bestätigten Mittheilungen enthält:

Construction und Dimensionen des Canals.

Der Canal ist in abwechselnd weiches und hartes Terrain, aus Kreide-, Lehm-, Kalk- und Mergelschichten bestehend, eingeschnitten. Die Seiten erreichen an manchen Punkten die Höhe von reichlich 84 m; die Brücke, auf welcher die Eisenbahn den Canal übersetzt, ist 44 m über dem Meere. Es macht einen beklemmenden Eindruck, wenn man sich im Canale, von solchen Wandungen eingeschlossen, befindet, zumal der Neigungswinkel der Böschungen kaum mehr als 15°, höchstens 20° beträgt.

An vielen Punkten sind zur Sicherung gegen etwaige, in Folge von Durchsickerungen eintretende Rutschungen, welche Risse hervorrufen könnten, Mauerwerke angebracht. Wiewohl diese auf kräftige Widerstandsleistung berechnet und gut ausgeführt sind, ist die Gefahr von Rutschungen wohl nicht ganz ausgeschlossen, indem der Mergel in Folge von Wasseraufsaugung in langsame Schiebung zu gerathen pflegt. Etwa 1500 m ab von der Westseite (Poseidonia) nehmen die unter dem Wasserspiegel liegenden Mauerwerke ihren Anfang, welche vom Canalbette bis auf 2 m über dem Wasserspiegel steigen und zu beiden Seiten des Canals ein beiläufig 1·5 m breites Bankett bilden, entsprechend der Dicke der Mauer, welche aus behauenen Kalksteinen von kleinen Dimensionen, welche mit hydraulischem Kalk gemauert sind, aufgeführt ist. Diese Mauern sollen die Stütze, Befestigung und Sicherung für die Basis der oberwähnten gewaltigen Böschungen abgeben und laufen in einer Ausdehnung von 3900 m, d. i. bis auf 900 m vor dem Osteingange (Isthmia).

Der Canal läuft von der Westseite 800 m auf sandigem Boden, von 800 bis 1500 m auf felsigem, von 1500 bis 4700 m auf Tegelboden, von 4700 bis 6000 m auf Felsengrund, von da bis 6300 m auf wechselndem Grunde (Felsen, Tegel, Thon, Kreide und Sand) bis zur Mündung von Isthmia.

Die dermaligen Ausmasse des Canals sind bekanntermassen 6300 m Länge von Mündung zu Mündung, 21 m Breite an der Canalsohle und 24·6 m Breite am Wasserspiegel.

Eingang an der Ostseite (Isthmia).

Hier befindet sich zum Schutze ein Steinwurfmolo in gerader Richtung mit der Canalaxe. Er deckt einen kleinen engen Vorhafen von 125 m Länge, der nur für Boote geeignet ist und ungenügende Wassertiefe hat. Bei der Einfahrt muss sich auf einige Meter vom Molokopfe weg gehalten werden, um die Steine, welche die Grundlage desselben bilden, zu meiden, sodann ist die Richtung gegen die Mitte des Canals zu nehmen.

Einfahrt an der Westseite (Poseidonia).

Zwei vom Lande halbkreisförmig ausgehende Dämme lassen eine beiläufig 80 m breite Oeffnung mit einem etwa 30 m breiten Einfahrtscanale frei. Diese Moli decken einen 200 m langen, bis auf den Einfahrtscanal jedoch wasserlosen Vorhafen. Die Mündung dieser Einfahrt liegt in der Richtung der Canalaxe, weshalb der Curs in der Mitte zwischen den zwei Dämmen geradewegs auf die Mitte des Canals zu nehmen ist.

Gezeiten.

Sie erfolgen regelmässig, sind jedoch dem Einflusse der herrschenden Winde unterworfen. Man kann rechnen, dass sie normal eine Höhe von 35 cm über dem für den Canal berechneten Nullpunkt erreichen. Da letzterer jedoch auf der Annahme einer mittleren Ebbe beruht, ergibt sich bei Benützung der Angaben aus den Vorjahren und in Folge der angestellten Studien, dass das Maximum der Ebbe in Isthmia in der Zeit der Syzigien bis zu — 0·20 unter dem normalen Nullpunkte des Canalwasserspiegels beträgt, während das Maximum der Fluth + 0·59 war. In Poseidonia hingegen wurde das Maximum der Ebbe mit — 0·34 und jenes der Fluth mit + 0·83 befunden. Hieraus ergäbe sich, dass die Gewässer freie Bewegung haben und dass das Maximum der Ebbe sich für beide Seiten auf das Mittel der Maxima bei Isthmia und Poseidonia, d. i. auf — 0·27 unter dem Normal-Nullpunkte des Canals und das Maximum der Fluth bei gleicher Berechnung auf + 0·71 über dem Normal-Nullpunkte stelle. Der erstere Werth müsste jedoch von der festgesetzten Tiefe von 8 m abgezogen werden, so dass der Canal zu bestimmten Zeiten bloss 7·73 statt 8 m Tiefe haben müsste.

Strömungen.

Diese sollten normaler Weise in Folge der Ebbe und Fluth vor sich gehen und werden auf beiläufig eine Meile per Stunde gerechnet. Sie sind jedoch in höchstem Grade von der Einwirkung der in den beiden Golfen wehenden Winde abhängig und erreichen alsdann eine Stärke von 2 bis 3 Meilen per Stunde. Sie machen sich von Poseidonia aus heftiger als von Isthmia her geltend.

Herrschende Winde von der Westseite (Poseidonia).

Im Golf von Korinth und der bezüglichen Bucht herrschen von August bis September leichtere Luftströmungen aus dem IV. Quadranten vor, während von December bis Ende März zumeist heftige Winde aus Nordwest oder Nordostnord wehen. Sie streichen mit Gewalt von den hohen Bergen herab und gefährden die Ankerung in der Bucht von Lutraki. Wiederholt mussten an zwei Ankern liegende Schiffe den Ankergrund von Lutraki verlassen. Ein dem Canal zusteuernder Dampfer könnte bei Vorherrschen eines heftigen Windes nur schwer die Directionslinie einhalten und den Canal durchfahren. In einem Zeitraume von drei Jahren wehten an dieser Seite des Canals vom 21. December bis zum 20. März, d. s. in 90 Tagen, durchschnittlich an 60 Tagen heftige Winde aus Nordost und Nordwest.

Winde an der Ostseite (Isthmia).

Hier herrschen dieselben Winde, wie an der Westseite, jedoch in minderer Stärke und mit mehr Unterbrechungen vor. Bei diesen Winden hat ein Fahrzeug nicht um die Einfahrt zu kämpfen. Einmal im Canal, wäre das Fahrzeug in keiner Weise behindert. Für ausnahmsweise schweres Wetter bliebe immer der sichere Ankerplatz von Kalamaki.

Wassertiefe der Eingänge und im Canal selbst.

Die Lothungen ergaben für die Entfernung von einem Knoten ausserhalb der Dämme auf der Seite von Poseidonia eine von 28 m allmälig sich auf gut 8 m verringernde Tiefe zwischen den Dämmen. Weiter innerhalb derselben sinkt sie in der Axe in manchen Punkten bis auf 7·60—7·50 und 7·30, um sich dann wieder auf 8 m im ganzen Canal zu heben. Während der Besichtigung war eben eine Baggermaschine in der Linie des Vorhafens, jedoch ausserhalb der Passage, beschäftigt. Ein Monat vor den erwähnten Lothungen vorgenommene Messungen hatten für dieselben Stellen 8·20—8·40 m Wasser ergeben. Der Unterschied muss also starker Versandung oder anderen speciellen Ursachen zugeschrieben werden.

Auf der Seite von Isthmia wurde in gleicher Entfernung vom Molo 15 m Tiefe constatirt, welche in der Kopflinie allmälig auf 8·60 m herabgeht. Innseits und im Canale 8 m reichlich. Die Lothungen wurden bei mittlerer Ebbe ausgeführt.

Beleuchtung und Schiffahrt im Golf von Athen.

Die Schiffahrt in diesem Golf bietet keine besonderen Schwierigkeiten; doch ist zur grösseren Sicherheit die Errichtung einer Seeleuchte am Cap Kokhi der Insel Salamis vorgesehen. Eine solche am Cap Tusaki im Golf von Kalmaki ist bereits erbaut, doch fehlen noch die Beleuchtungsapparate. Angeblich sollen auch noch Leuchten zweiter Ordnung auf einigen Punkten der Inseln Lagoh und Henaro zur Aufstellung kommen.

Beleuchtung und Schiffahrt im Golf von Korinth.

Die Schiffahrt in diesem Golf ist im Winter nicht leicht. Nebel, Schnee und heftige Winde fehlen nicht, weshalb auch eine Serie von Leuchten dort nothwendig erscheint, Der am Cap Melangavi im Golf von Lutraki erbaute Leuchthurm und dem Vernehmen nach auch jener am Cap Psaromyta entbehren noch der Apparate. Es soll die Absicht bestehen, noch andere Leuchten zu errichten, und zwar auf Avgo Peak und Salmeniko.

Regelung der Canal-Durchfahrt.

Die von der Westseite (Poseidonia) kommenden Dampfer, insbesondere die Postdampfer werden den Vorzug geniessen. Insolange die Frequenz keine starke sein wird, werden keine erheblichen Verspätungen entstehen.

Mittel der Canal-Gesellschaft.

Diese beschränken sich auf zwei Schlepper, zwei Dampfbarkassen, zwei Bagger, deren einer sich in Ausbesserung befindet, einige gute Lichterboote und endlich einige kleinere Fahrzeuge zur Versehung des Dienstes. Doch zeigt die Direction in Absicht auf die Beschaffung von Betriebsmitteln viel guten Willen.

Eröffnung des Canals für die Schiffahrt.

Obwohl die feierliche Eröffnung am 6. August v. J. stattfand, wurde der Canal erst am 9. November v. J. der Schiffahrt übergeben. Im ersten Betriebsmonate wurde der Canal nur von kleineren Seglern und dem italienischen Kanonenboote „Mozambano“ (Tauchung 4·70 m, Länge 74 m, Breite 7·88 m, mit 295 R.-T. und 870 t Déplacement) benützt.

Allgemeine Bemerkungen.

Im Hinblicke auf die Wassertiefe unter 8 m auf der Seite von Poseidonia und auf die Differenz bezüglich des noch nicht berechneten Maximums der Ebbe, könnte eine Seeschiffahrts-Gesellschaft, wenigstens dermalen, nur darauf rechnen, nicht mehr als 7 m (23 engl. Fuss) tauchende Dampfer, und auch diese nur bei Tage, den Canal passiren zu lassen. Nächtliche Durchfahrt wäre vorläufig noch zu vermeiden, wenn nicht klares windstilles Wetter die Durchfahrt begünstigte; wenn auch der Canal elektrisch beleuchtet ist, sind in dieser Beziehung Störungen nicht ausgeschlossen.

Da die Gesellschaft mit Hilfsmitteln für den Fall von Auffahren in den Vorhäfen (den Canal ausser Betracht gelassen) vorläufig noch nicht versehen ist, fände sich ein gefährdetes Schiff für so lange aufgehalten, bis die Hilfsmittel herbeigeschafft wären.

Erfahrungsgemäss will in derlei Dingen keine Seeschiffahrts-Unternehmung den Anfang machen. Da sich noch keine zur Canaldurchfahrt entschlossen hat, scheinen Beweggründe dagegen zu bestehen. Jetzt erwartet Alles, dass der Lloyd die Initiative ergreifen werde.

Es erscheint nicht unwahrscheinlich, dass die Segelschiffahrt einen erheblichen Antheil an der Durchfahrt nehmen werde, indem diese der ersteren in gewissen Epochen und unter gewissen Umständen Convenienz bietet.

Die Canal-Gesellschaft sollte ihr Augenmerk darauf richten, sich mit den Hilfsmitteln für sichere Passage zu versehen und einen gegenwärtig noch fehlenden regelmässigen Dienst einzuführen. Gute Schlepper müssten zur Verfügung stehen und für die Dampfer Dampfbarkassen. Der Schiffahrtscanal zwischen den Dämmen wäre durch kleine Directionsbojen kenntlich zu machen (Vorhäfen); zwei gute Vertäuungsbojen für den Fall des Auffahrens wären innerhalb der Dämme anzubringen und Anbindsäulen auf den letzteren, sowie auf den Banketten in der ganzen Ausdehnung des Canals wenigstens von 200 zu 200 m. Gute Trossen für besondere Fälle, ein Vorrath an Ketten für den Bedarf, sowie einige Anker für den Nothfall, Stossballen, Seile u. dgl. m. wären anzuschaffen, endlich Vertäuungsmittel von 120 m Länge, um sich an den Canaleingängen beim Warten vertäuen zu können. Schliesslich wäre das Personal am Canal regelmässig zu vertheilen und zu instruiren und wäre für die Ueberwachung der ganzen Canallänge vorzusorgen.

Schluss und Gutachten.

In normalen Zeiten wird die Canaldurchfahrt nicht unüberwindliche, von April bis November keine Schwierigkeiten bieten, von Störungen in geologischer Beziehung, als z. B. Rutschungen, Abstürze, Erdbeben, abgesehen. Doch wird es zweckmässig sein, die Fahrpläne derart einzurichten, dass die Durchfahrt bei Tag erfolge.

Die Canal-Direction zeigte sich gegen den Capitän-Inspector Lemesich sehr zuvorkommend und erleichterte ihm auf alle mögliche Weise die Ausübung seiner Mission. Ueber die noch zu treffenden Einrichtungen und Vorkehrungen scheinen jedoch im Schoosse der Direction, bezw. der Interessenten Divergenzen zu bestehen. Namentlich ist der am Unternehmen stark betheiligte Präsident desselben, Syngros, der bekannte Banquier, allen weiteren Ausgaben abhold und der Meinung, dass am Canale nichts weiter fehle.

Auf Wunsch des griechischen Cabinetschefs, Trikupis, begab sich Capitän Lemesich zu demselben, um ihm seine Wahrnehmungen und Ansichten hinsichtlich des Canals

vorzutragen. Capitän Lemesich fand beim genannten Staatsfunctionär diesfalls die beste Aufnahme und das griechische Zeitungsblatt „Asty“ schliesst seinen eingehenden Bericht über den Besuch des Capitän-Inspectors Lemesich beim Cabinetschef Trikupis mit dem Wunsche, der Präsident des Canals von Korinth möge den erleuchteten Rathschlägen des Delegirten des Oesterr. Lloyd folgen und auch im Interesse der Actionäre selbst die von Capitän Lemesich noch als erforderlich bezeichneten Verfügungen zur Verbesserung des Canals und des Dienstes treffen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Gürtellinie: Betriebsgebäude mit Markthalle in Michelbeuern.) Rücksichtlich des in der Station Michelbeuern zu erbauenden Betriebsgebäudes, welches mit den zur Errichtung einer Markthalle erforderlichen Räumlichkeiten ausgestattet werden soll, ist der Bauconsens erflossen. [27. Jänner, Z. 3884.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Wartehalle und Geleiseverlegnng in Hernals.) Vor der Hernalser Remise wird eine Wartehalle errichtet und eine Aenderung der Geleiseanlagen durchgeführt. [30. Jänner, Z. 4202.]

Steyrthalbahn. (Umgestaltung eines Schuppens in Steyr-Garsten.) Das Project hinsichtlich der Ueberstellung des Umladeschuppens in der Station Steyr-Garsten und Umgestaltung desselben zu einer provisorischen Locomotivremise wird zur Ausführung genehmigt. [29. Jänner, Z. 5011.]

Seilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Aufstellung eines Dampfmotors.) Die Anfstellung und ausschliessliche Verwendung eines stabilen Dampfmotors als Betriebskraft für die Seilbahn wnrde als Provisorium genehmigt. [29. Jänner, Z. 65.673 ex 1893.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Bielitz—Kalwarya: Errichtung zweier Personenhaltestellen.) In km 44·3/4 der Strecke Wadowice—Klecza gorna wird eine Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Klecza dolna“ und in km 52·8/9 der Strecke Klecza gorna—Kalwarya—Zebrzydowska eine Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Barwald“ errichtet. [26. Jänner, Z. 1640.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- nnd Benützungsconsense im IV. Quartale 1893.) In den Monaten October, November und December 1893 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnnng vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Karbitz; Kohlenschuppen in der Station Settens; Telegraphen- und Telephonhütte in der Station Aussig.
2. Böhmische Commercialbahnen (Linie Sadowa—Smiřič): Brückenwaage in der Station Hořenowes.
3. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. a) Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Kohlenschuppen des Joh. Kindermann in der Station Grund-Georgenthal; b) Linie Bodenbach—Warnsdorf: Transitschnppen für die Firma Andre & Wilkerling; Desinfectionsanlage, Ueberdeckung der Umladerampe in der Station Tetschen; c) Linie Rnmburg—Nixdorf: Umladerampe in der Station Rumburg; Verlängerung der Umladerampe in der Station Schluckenau; Vorbau beim Aufnahmsgebäude in der Station Nixdorf; d) Linie Prag—Georgswalde, Bodenbach—Warnsdorf und Bakov—Tnrnau: Wächterhaus-Nebengebäude auf den Strecken Prag—Georgswalde, Kralnp—Neratovic, Bakow—Turnau, Bensen—Leipa und Bodenbach—Tannenberg; Vorrathsschuppen in den Stationen Röhrsdorf und Niedergrund; Erweiterung des Wächterhauses in der Station Stranow—Krnsko; e) Linie Prag—Turnau: Rübenverladegeleise in km 99·25 zwischen den Stationen Soyan-Podol und Tnrnau; f) Linie Kralup—Neratowitz: Stockgeleise in der Station Klomin und Verlängerung des Verladegeleises bei Netřeb in km 9·5/7.
4. Böhmische Westbahn: Erweiterung der Wächterhäuser Nr. 21, 46, 64 und 128 mit den bei denselben errichteten Wartehallen.
5. Buschtěhrader Eisenbahn. a) Linie Prag (Bubna)—Priesen—Komotau—Eger: Waggon-Brückenwaage in der Station Königsberg-Maria-Kulm; Kohlenschuppen der Firma Ringhoffer; Hütte für Erprobung von Verbrauchsmaterialien in der Station Prag (Smichow); Weichenhütten in der Station Prag (Bubna) und Kaaden-Brunnersdorf; Wasserkrahn nebst zugehöriger Entwässerungsanlage und Putzgrube in der Station Hostiwitz; Privatschuppen für Kalk- und Cementvorräthe in der Station Carlsbad; vierfaches Wächterhaus in der Station Tirschnitz; Trinkwasserleitung in der Station Mostau-Nebanitz. b) Linie Falkenau—Klingenthal: Schleppgeleise zur Glasfabrik in Bleistadt. c) Linie Komotau—Weipert: Durchfahrt in km 1·298; Anbau beim Aufnahmsgebäude in der Station Tschernowitz. d) Linie Prag—Eger: Durchfahrt in Kilometer 168·635. e) Linie Priesen—Kaaden-Brunnersdorf: Durchfahrt in km 9·702. f) Kohlenflügel Antonia-Ferdinands-Schacht: Gewölbte Durchfahrt in km 1·298.
6. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Wächterhaus Nr. 181½ sammt Nebengebäude in km 260·2; zweite Dampfpumpen-Anlage für die Wasserstation Oderberg; Erweiterung der Rollbahn der Firma Joh. Heilinger & Co. in Wien in der Station Oderberg; Geleise 29 und 31 der Abrollgeleisegruppe am Vorbahnhofe; Schmiede, Bahnerhaltungsmagazin und Flugdach für das Bahnerhaltungsdepot in der Station Mähr.-Ostrau; zwei Stumpfgeleise in der Station Oswięcim; zwei Eisenconstructionen in Kilometer 261·28 nächst der Station Schönbrunn; Inundationsbrücke in km 263·017 und km 263·758; Oderbrücke in Kilometer 263·317; Feuerlöschrequisiten-Schuppen, Anbau an das Accumulatorenhaus und schmalspurige Rollbahn, gedeckter Perron am Donauufer-Bahnhofe; Geleiseanlage am Damme V und Verlängerung des Erzgeleises nächst dem Südbahnperron in der Station Wien; Wächterhaus Nr. 41II in km 68·0; Maschinen-Versorgungsanlage, bestehend aus zwei Stumpfgeleisen mit einer Putzgrube, Wasserkrahn, Krahnleitung und Wasserableitungs-Canal auf der Rückseite des Vorbahnhofes, neue Geleise Nr. 31 und 33 in der Station Prerau; Locomotiv-Drehscheibe sammt erforderlicher Geleiseumstellung in der Station Gänserndorf; Ueberholungsgeleise in der Abzweigstelle Neu-Süssenbrunn; umgestelltes Wächterhaus Nr. 35II in km 577/8; Wartehalle mit Nebengebäude in der neuerrichteten Personen-Haltestelle Ober-Moschtienitz; Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung in der Station Libiaz; zweites Auszugsgeleise und Strassengeleise in der Station Krakau. b) Linie Lundenburg—Brünn: Eisenconstruction der vier Oeffnungen der Riczkabachbrücke in km 117·035. c) Linie Nezamislitz—Prerau: Geleise III in der Station Chropin. d) Linie Brünn—Prerau: Erweiterung der Ladestelle Niemschitz; Personen-Haltestelle beim Wächterhause Nr. 46 (Haschitz) in km 52·5/6 der Strecke Wischau—Eywanowitz; Marchbrücke in km 74·7/8; Schleppgeleise in die Zuckerfabrik Bedihost, abzweigend von dem bereits bestehenden Fabriksgeleise. e) Linie Prerau—Olmütz: Gedeckte Kohlenrutsche für Dočkal in der Station Brodek. f) Linie Schönbrunn—Troppau: Vergrössertes Frachtenmagazin nebst gedecktem Perron, Militäreinrichtungs-Magazin, Weichenstellhaus in der Station Troppau; Warteraum sammt Cassalocale und Nebengebäude in der Station Dielhau; Ladegeleise, offene Wartehalle sammt Anbauten und Umstellung des bestehenden Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Oppahof-Stettin. g) Linie Bielitz—Kalwarya: Haltestelle-Errichtung „Chocznia“ beim Wächterhause Nr. 11 in Kilometer 36·685 zwischen den Stationen Andrychau und Wadowice; Petroleumschuppen in der Station Wadowice. h) Linie Dzieditz—Saybusch: Zileabachbrücke in km 351·24. i) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Ladestelle beim Wächterhaus Nr. 78/S in km 121·0/121·3 der Strecke Neusiedl—Dürnholz-Laa. k) Linie Nezamislitz—Sternberg: Marchbrücke in km 98·7/8; Ladegeleise sammt

Ladestrasse in der Ladestelle bei der Personen-Haltestelle Pivin zwischen den Stationen Nezamislitz und Bedihost. l) Linie Olmütz—Sternberg: Verlängernng des Ladegeleises nebst einer gedielten Zufahrt in der Halte- und Ladestelle Boniowitz. m) Linie Stauding—Wagstadt: Schuppen für die Staudinger Kalkbrennerei in der Station Wagstadt. n) Linie Kojetein—Bielitz: Wartehalle sammt Nebengebäude in der Haltestelle Trztiesch; Locomotiv-Drehscheibe nebst Geleiseanlage in der Station Bistřitz a/H. o) Linie Gänserndorf—Marchegg: Brückenwaage sammt Häuschen in der Station Marchegg.

7. Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Neues Aufnahmsgebäude in der Station Jablunkau; Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes und neues Wasserstationsgebäude in Karwin.
8. Kremsthalbahn. Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Unterrohr.
9. Dampftramway-Gesellschaft vorm. Kranss & Co. Linie Wien—Stammersdorf: Desinfectionsanlage in der Station Gross-Jedlersdorf.
10. Eisenbahn Wien-Aspang: Kohlenschuppen in der Haltestelle Simmering.
11. Mährisch-schlesische Centralbahn. Linie Olmütz—Jägerndorf—Troppau: Durchfahrt in km 29·954 und Durchlass in km 88·896.
12. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Časlau; neuerrichtete Ladestelle in Křeschitz; Kohlenschuppen in der Station Wolframitzkirchen; Vorwärmehaus in der Station Lissa; Ueberstellung der Brückenwaage von der Station Libnowes nach Okrisko; Anlage für Wasserentnahme aus dem Pulkaubache in der Station Zellerndorf; Sicherungsanlage nebst den zu denselben gehörigen zwei Stellwerkshäusern in der Station Všetat-Přivor; Vergrösserung der Locomotiv-Monturwerkstätte in der Station Jedlesee; Holzschuppen für Jacob König in der Station Retz. b) Linie Časlau—Zawratetz: Flugdach für die Firma D. Berl in der Station Zawratetz-Třemošnitz. c) Linie Prag—Mittelwalde: Kohlenschuppen in der Station Ziželitz; Verlängerung der Umladehalle in der Station Wysočan; Haltestelle Praskačka beim Wächterhause Nr. 13 der Strecke Dobřenitz—Syrowatka—Königgrätz; Geleiseumgestaltung in der Station Libnoweš; Personen-Haltestelle in Kasanitz; Vergrösserung der Geleiseanlage in der Frachten-Haltestelle Skřivan. d) Linie Chlumetz—Parschnitz: Geleiseumgestaltung und Verlängerung sammt einem Nebengebäude in der Station Alt-Paka; Vergrösserung der Station Neubydschow; provisorische Rollbahnanlage in km 36·5/6 zwischen den Stationen Neubydschow und Smidar; Verlängerung des Magazinsgeleises in der Station Belohrad; Geleisevermehrung in der Station Starkenbach; Einbindung eines Stockgeleises des zur Zuckerfabrik in Ohora führenden Schleppbahngeleises zwischen den Stationen Smidar und Wostromeř. e) Linie Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha: Flugdachanbau an das Gütermagazin in der Station Auscha. f) Linie Geyersberg—Wildenschwert: Schmalspuriges Zweiggeleise aus der Rollbahn der Firma J. S. Perlhefter in der Station Friedrichswald.
13. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Bodenbach: Anbau an das doppelte Wächterhaus in der Station Dašic; Haltestelle in km 2·9 der Strecke Wien—Stadlau: Herstellungen zur Verhütung der Feuersgefahr auf der Petroleumrampe und Anbau an das Heizhaus in der Station Prag; Lebensmittelmagazin und Geleiseumgestaltung in der Station Böhm.-Trübau: Kohlenschuppen in der Station Konitz-Eibenschitz; Signalhütte in der Station Moravan; Erweiterung der Schleppbahngeleise in der Zuckerfabrik von Künschner und Bachler in Grussbach; Sicherungsanlage für die Schleppbahn von der Station Velim zur Velimer Chocolade-, Canditen- und Kaffeesurrogatfabrik des A. Glaser & Co.; Sicherungsanlage nebst der zugehörigen Stellhütte in der Station Nestomitz-Zuckerfabrik; Sicherungsanlage in der Station Gerasdorf; Brückenwaage in der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf; Vorbauten beim Wasserstationsgebäude in Moravan und bei der Bahnmeisterwohnung in der Station Parduhitz. b) Linie Přelouc—Kalk-Podol: Vorbau beim Wächterhause in der Abzweigestelle Vale; Vergrösserung des Materialmagazines in der Station Heřman-Mestec. c) Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Zweites Geleise der Abzweigung Wilfleinsdorf—Bruck a. d. L. d) Linie Brünn—Vlarapass: Geleise-Brückenwaage in der Station Butschowitz; Schleppbahn zum Magazine der Firma Maier & Brüder in der Station Gaya; Sturzgeleise zur Zuckerfabrik der Gebrüder May in der Station Ungar.-Ostra; neuhergestellte Geleise im Hofe der Keltschaner Zuckerfabrik; Brückenwaage in der Station Boikowitz; Anbau an die Wohnung des Bahnmeisters in der Station Namiest; Backöfen in den Stationen Rapotitz, Studenetz, Vlatin und Butschowitz; Verlängerung der Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik von A. May & Co. in Ungar.-Hradisch; Erweiterung der Station Strassnitz und Wessely a. d. M.; Geleise und Manipulationsanlage in der Station Ungar.-Ostra. e) Linie Segen-Gottes—Okrisko: Magazinsanbau in der Station Ripov. f) Linie Lobositz—Libochowitz: Verladerampe in der Station Opotau. g) Linie Zwolenoweš—Smečna: Verladegeleise sammt Verladeplatz in der Station Pher-Sak. h) Linie Studenetz—Gr.-Meseritsch: Sturzgeleise sammt vergrössertem Verladeplatz in der Station Gr.-Meseritsch. i) Linie Peček—Gr.-Bečvar: Oberbaumagazin in der Station Kouřim. k) Linie Chotzen—Leitomischl: Zwei Eisenconstructionen der Loučna-Inundationsbrücke in km 15·5/6.
14. Steyrthalbahn. Linie Steyr-Garsten—Agonitz: Geleiseumgestaltung in der Station Steyrdorf.
15. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Nebengebäude nebst Wasserleitung und Ventilation des k. k. Postamtes am Bahnhofe in Wien; Anbau des Aufnahmsgebäudes zur Vergrösserung der Postlocalitäten in der Station Bruck a d. Mur; Nebengebäude im Locomotivremisen-Anbau in der Station Adelsberg; Znbau an das Kaserngebäude beim Wächterhause Nr. 60 in der Station Vöslau; Nebengebäude in der Station Mixnitz; Schleppgeleise von der Station Feistritz zur Getreidemühle der Firma Carl Scherbaum & Söhne; Industriegeleise vom Bahnhofe in Puntigam in das Brau-Etablissement der ersten Grazer Actienbrauerei; Verlängerung des Kohlenlöschgeleises an die Ostseite des Heizhauses am Kärntner Bahnhofe in Marburg; Stockgeleise und Holzkohlenverladebühne in der Station Peggau; verstärkte Eisenconstructionen in beiden Geleisen der Objecte in km 74·691, 110·083, 112·870, 114·691; Frachtenmagazin der Firma E. Kohn & Mittler nebst Verlängerung des Magazinsgeleises am Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf; Isolirhütte in der Station Graz; hölzerner Schuppen für Militärbänke in der Station Laibach. b) Linie Graz—Köflach: Reconstruction der Stirnverladerampe in der Station Köflach; hölzerne Balkenbrücke in Kilometer 39·475. c) Linie Lieboch—Wies: Hölzerne Balkenbrücke in km 36·822. d) Linie Leoben—Vordernberg: Brückenconstructionen in km 0·840, 0·882, 3·410, 5·404, 5·529. e) Linie Kufstein—Ala: Geleiseerweiterung auf der Flügelbahn zum Ausstellungsplatze in der Station Innsbruck; Schutzhütte in der Haltestelle Nave-San Felice; Umstellung des Bahnerhaltungsmagazines der Station Matrei von km 92·127 nach km 93·140; Geleiseverbindung in der Station Mattarello. f) Linie Marburg—Villach: Verstärkte Gitterbrücken in km 18·66, 25·284, 118·226, 123·613 und 42 kleine Blechbrücken; Anbauten an das Aufnahmsgebäude in der Station Villach. g) Linie Steinbrück—Landesgrenze: 34 Blechbrücken. h) Linie Innsbruck—Bozen: Adaptirung im südlichen Anbau des Aufnahmsgebäudes und Einbauten in der Wagenremise des Bahnhofes in Innsbruck. i) Linie Cilli—Wöllan: Anbau eines Eilgut-Locales an das Anfnahmsgebände der Station Hundsdorf.
16. Südnorddeutsche Verbindungsbahn: a) Linie Josefstadt—Seidenberg: Brücken in km 4·7/8, 5·8/9, 17·2/3, 19·8/9, 24·3/4, 26·1/2, 34·4/5, 34·6/7. b) Linie Pardubitz—Seidenberg: Rollbahu in der Superphosphatfabrik des Josef Rauna in der Station Opatowitz. c) Linie Reichenberg—Gablonz: Aufnahmsgebäude-Vergrösserung in der Station Gablonz. d) Linie Pardubitz—Reichenberg: Geleiseumgestaltung in der Station Pardubitz; Heizhaus-Vergrösserung in der Station Reichenberg; Brückenwaage in der Station Turnan.
17. Localbahn Wels-Aschach. Linie Wels—Unterrohr: Hochbauten in der Strecke Wels—Kremsmünster.

Localbahnen Wodňan - Prachatitz und Strakonitz-Winterberg. (Bau- und Betriebslängen.) Die Längen für die am 15. October 1893 eröffneten Localbahnen Wodňan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg wurden behördlich festgestellt und zwar beträgt die Baulänge der erstgenannten Localbahn vom Wechsel Nr. 3 in der Station Wodňan (km 0·268) bis zum Ende des Auszugsgeleises in der Station Prachatitz (km 27.691) 27.423 km, und die Betriebslänge von der Mitte

des Aufnahmsgebäudes in der Station Wodňan bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Prachatitz 27·309 km, hiezu kommt noch die Länge der gemeinsam mitbenützten Linie von der Mitte des Aufnahmsgebäudes bis zum Wechsel Nr. 3 in der Station Wodňan mit 0·268 km zu rechnen, so dass sich für die genannte Linie eine Gesammtbetriebslänge von 27·577 km ergibt. Für die Localbahn Strakonitz-Winterberg beträgt die Banlänge, beginnend beim Wechsel Nr. 15 in erstgenannter Station bis zum Ende des Auszugsgeleises in der Station Winterberg, 32·671 km, und die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Strakonitz bis zu jener in der Station Winterberg 32·293 km, bezw. nach Hinzurechnung der Länge der gemeinsam benützten Linie (0·124 km) von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Strakonitz bis zum Wechsel Nr. 15 ebendort 32·417 km. Die Lage der einzelnen Stationen nnd Haltestellen, sowie die Niveau-Côten der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude sind folgende:

Name der Stationen nnd Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Nivean-Côte der Schiene in Meter
a) Localbahn Wodňan-Prachatitz			
Wodňan (Station d. Linie Wien—Eger)	Station	0·000	390·722
Wodňan Stadt	„	4·314	402·020
Swinotitz	Haltestelle	10·346	415·091
Berau	Station	12 413	427·155
Strnnkowitz a/Blanitz	„	18·628	454·121
Husinetz	„	23·321	480·568
Prachatitz	„	27·577	544·297
b) Localbahn Strakonitz-Winterberg			
Strakonitz (Stat. d. Linie Wien—Eger)	Station	0·000	396·594
Strnnkovic a/Wolinka	„	7·006	425·010
Wolin	„	10·950	444.610
Malenic	Haltestelle	17·880	502·570
Elcovic	Station	20·166	511·090
Čkyn	„	23·115	523·639
Bohumilitz	„	27·081	566·560
Winterberg	„	32·417	674.110

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Cilli—Wöllan: Ergänzung des Stationsnamens Rietzdorf.) Der Name der Station „Rietzdorf“ der Linie Cilli—Wöllan der Steiermärkischen Landesbahnen ist in Rietzdorf an der Pack nmgeändert worden, und ist diese Ergänzung bahnseits schon dnrchgeführt worden. [Z. 8268.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Monat December 1893.) Die im Reichs-Eisenbahnamt anfgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat December 1893 ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.025·31 km, folgendes: Im Monate December 1893 betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 23,937.397 Mark oder 1,621.947 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres nnd anf 1 km Betriebslänge 642 Mk. oder 5·94 pCt. mehr als in demselben Monat dee Vorjahres;

b) aus dem Güterverehr: im Ganzen 68,427.681 Mk. oder 1,073.717 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1806 Mk. oder 0·39 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende December 1893 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnnngsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 224,367.323 Mark oder 8,624.652 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres nnd auf 1 km Betriebslänge 7483 Mk. oder 2·80 pCt. mehr als in demselben Zeitranme des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 551,716.137 Mk. oder 26,826.974 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres nnd auf 1 km Betriebslänge 18.073 Mk. oder 3·86 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 65,129.724 Mk. oder 1,847.066 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres nnd auf 1 km Betriebslänge 9296 Mk. oder 1·86 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 125,282.677 Mk. oder 7,078.105 Mk. mehr als in demselben Zeitranm des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17.682 Mk. oder 4·82 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

— (Beschwerden beim Reichs-Eisenbahnamt.) Gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichs-Eisenbahnamt im Jahre 1893 im Ganzen 131 Beschwerden aus dem Publicum eingelaufen. Davon beziehen sich 45 auf die Verkehrsordnung, 27 auf die Tarife, 8 auf den Fahrbetrieb und 51 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 16, als unbegründet abgelehnt 34, auf den Rechtsweg verwiesen 3. In 28 Fällen war die Zuständigkeit des Reiches nicht begründet, in 3 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 47 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 28 Eisenbahnverwaltungen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Kleinbahnen.) Seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 (1. October 1892) bis zum 30. September 1893 sind nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ (Heft 1) zusammen 23 Genehmigungen zur Anlage von Kleinbahnen ertheilt worden, wovon 6 auf den Ausbau und die Erweiterung schon bestehender Anlagen dnrch Herstellung von zweiten Geleisen und Anschlussgeleisen, sowie Aenderung des Betriebes solcher Anlagen, die übrigen 17 auf die Herstellung und den Betrieb selbstständiger Kleinbahneu entfallen. Letztere werden eine Gesammtlänge von 239 km umfassen (davon rund 28 km auf Mecklenburgischem Gebiet liegend) und bis auf 4 „(von diesen soll eine theils mit Locomotiven, theils mit elektrischen Maschinen, zwei ausschliesslich mit elektrischen Maschinen nnd eine mit Pferden betrieben werden) als Betriebskraft Locomotiven erhalten. Ausserdem sind in dem bezeichneten Zeitraum Anträge auf Genehmigung von 90 Linien gestellt worden, aber noch nicht erledigt.

Preussen. (Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe und der übrigen Stadt- und Ringbahnstationen im Betriebsjahre 1892/93.) Derselbe bezifferte sich auf 60,167.113 Reisende, und zwar wurden abgefertigt auf den Stationen Friedrichstrasse 5,950.886, Schlesischer Bahnhof 5,942.149, Alexanderplatz 5,122.168, Bellevue 3,587.808, Börse 3,118.458, Zoologischer Garten 2,947.522, Jannowitzbrücke 2,796.494, Lehrter Bahnhof (Stadtbahn) 2,457.543, Potsdamer Bahnhof der Wannseebahn 2,291.763, Thiergarten 1,745.705, Stralau-Rummelsburg 1,661.423, Wedding 1,587 998, Charlottenburg 1,522.510, Anhalter Bahnhof 1,546.273, Westend 1,491042, Stettiner Bahnhof 1,432.496, Rixdorf 1,302.324, Potsdamer Bahnhof der Ringbahn 1,183.479, Warschauerstrasse 1,158 068, Gesundbrunnen (Ringbahn) 1,066.868, Görlitzer Bahnhof 949.529, Gross Görschenstrasse 888.133, Halensee 845.364, Potsdamer Bahnhof (Stammbahn) 797.385, Friedrichsberg 795.141, Weissensee 756.522, Schöneberg 739.181, Lehrter Bahnhof (Stammbahn) 684.698, Schönhauser Allee 534.455, Moabit 529.661, Treptow 462.544, Tempelhof 459.719, Schmargendorf 435.721, Wilmersdorf 412.108, Central-Viehhof 348.632, Nordbahnhof 267.380, Prenzlauer Allee 252.996, Gesundbrunnen (Nordbahn) 44.912 und Tempelhof (Rangirbahnhof) 19 925.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Budapester Localverkehr.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, in einer Eingabe an den kgl. ungar. Handelsminister sich bereit erklärt, den gesammten Local-Donau-Dampfschiffahrtsverkehr in dem bisherigen Umfange für weitere drei Jahre uneingeschränkt aufrecht zu erhalten.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis zum 25. Februar.)

Adriatischer Dienst.

20. Februar, um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
21. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrands, Valcassione und Porto Manzo.
22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
22. „ um 11 Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän C. Buzik, nach Venedig.
23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän R. Colledani, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Melseda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
24. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
25. „ um ¼7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Leva, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postirs, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Chios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana", Capitän C. Bellen, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila und Kustendjè.
28. Februar, zu Mittag: Dampfer „Enterpe", Capitän G. Matiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Uebersschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
24. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Ettore", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Chios, Smyrna und Salonich: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. März, zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterreichischer Ingenieur- und Architektenverein. (Ausschreibung von Preisbewerbungen.) Der Oesterreichische Ingenieur- und Architektenverein hat in seiner Geschäftsversammlung vom 9. December 1893 eine „Ordnung für die Preisbewerbungen des Oesterr. Ingenieur- und Architektenvereines" beschlossen, welche die Anregung zur steten Forschung für jede der im Vereine vertretenen Fachrichtungen bezweckt. Im II. Abschnitt dieser Ordnung findet sich auch eine Bestimmung, zufolge deren der Verein auch auf Antrag von Behörden, Gemeinden, Körperschaften oder Privaten im Sinne seiner Satzungen die Ausarbeitung von Preisaufgaben durch Ausschreibung von Preisbewerbungen unter seinen Mitgliedern vermittelt. [31. Jänner, Z. 5006.]

Verlosungen.

Am 22. Jänner:

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 22. Juli).

Am 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. (Rückzahlung ab 1. August).

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, 4 pCt. Silber-Prioritäten (verlost am 1. September 1893).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. (verlost am 1. September 1893).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Serie A, Ergänzungsnetz) (verlost am 1. Februar).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886), für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1891, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Mährische Grenzbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A. fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Francs 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Emissionen.

4½ percentige Obligationen der Ungarischen Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. Am 15. Februar fand die Subscription auf Nominale 10,641.000 Kronen dieser Obligationen zum Curse von 99 pCt. statt.

Convocation von Gläubigern.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft. Laut Uebereinkommens vom 31. Mai 1893, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat, hat die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft sich verpflichtet, ihr Actiencapital per ö. W. fl. 15,500.000, bestehend in 77.500 Stück à ö. W. fl. 200, innerhalb eines halben Jahres nach Perfection des genannten Uebereinkommens in der Weise auf den Nominalbetrag von ö. W. fl. 3,100.000 zu reduciren, dass für je fünf alte Actien eine neue Actie à fl. 200 und überdies ein Certificat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheiles an dem nach Abwicklung aller schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Baarbetrages von mindestens ö. W. fl. 3,300.000 als Einzahlung auf das verbleibende Actiencapital von ö. W. fl. 3,100.000 und als Reservefonds noch erübrigenden Capitalsbestande der Gesellschaft berechtigen wird. Demgemäss ergeht an die Gläubiger der Gesellschaft die Aufforderung, ihre Ansprüche bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft anzumelden.

Prag-Duxer Eisenbahn. Das Ministerium des Innern hat den Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft vom 9. August 1892, betreffend die Reduction des Stammactiencapitals von seiner jetzigen Höhe per ö. W. fl. 6.100.000 auf den Betrag von ö. W. fl. 5,400.000 durch Abstempelung der auf den Nominalbetrag von je ö. W. fl. 150 lautenden 54.000 Stück Stammactien auf den Nominalbetrag von je ö. W. fl. 100 — unbeschadet des den Stammactiodären nach dem ursprünglichen Nominalbetrage der Stammactien zustehenden Antheiles an dem Gesellschaftsvermögen für den Fall der Auflösung der Gesellschaft — genehmigt. In Folge dessen werden die Gläubiger der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft aufgefordert, ihre Forderungen anzumelden.

Conversion.

Antheilscheine der Neutitscheiner Localbahn. Der Verwaltungsausschuss der Neutitscheiner Localbahn fordert die Besitzer von Antheilscheinen derselben auf, sich gegen Verzicht auf eine eventuelle Superdividende damit einverstanden zu erklären, dass ihnen eine feste Dividende von 2 pCt. über die garantirte Verzinsung von 3 pCt., zusammen daher eine Totalverzinsung von 5 pCt. garantirt werde. Diejenigen Besitzer von Antheilscheinen, welche diesem Arrangement zustimmen, haben ihre Antheilscheine behufs Abstempelung der Stadtgemeinde Neutitschein zu überreichen. Alle Antheilscheine, welche der Stadtgemeinde Neutitschein bis zum 1. April 1894 zur Abstempelung nicht präsentirt werden sollten, werden am 1. April 1894 zur Verlosung gelangen und sohin am 1. Juli 1894 rückgezahlt, mit welchem Tage die Verzinsung derselben erlischt.

Generalversammlungen.

26. Februar: Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft.
27. „ Salzkammergut-Localbahn.
28. „ Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
16. März: Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Hornviehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Der auf Seite 9 des vom 1. März 1894 giltigen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr für die Stationsverbindung Podgórze — Płaszow — St. Margarethen angegebene Frachtsatz ist auf 430 Kreuzer pro 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 18. Februar 1894. [147]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen für Cement.

Die in der Nummer 10 dieses Blattes vom 25. Jänner 1894, Seite 213, enthaltene, die Aufhebung von Frachtsätzen für Cement betreffende Kundmachung wird dahin ergänzt, dass die Frachtsätze für die Beförderung von Cement von Kufstein und Kiefersfelden nach Ischl — enthalten auf Seite 10 des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages I zu Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 unter Ziffer 10 — ebenfalls am 31. März 1894 ausser Wirksamkeit treten.

Wien, am 16. Februar 1894. [148]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894.

Der im Ausnahmetarife II für Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren, auf Seite 235 des Tarifes, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1894, enthaltene Frachtsatz der Abtheilung a für die Relation Teschen—Bolechów wird ab 1. April 1894 von 148 h auf **296** Heller richtiggestellt.

Wien, am 16. Februar 1894. [149]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerverkehr von böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen nach Barcs, Csáktornya, Kanizsa, Nagy-Gorica, Sziszek, Szombathely, Zágráb und Zapresić.

Einführung des Nachtrages I zum Specialtarife.

Mit 1. April 1894 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. December 1893 giltigen Specialtarife für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezuker) von böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen nach Barcs, Csáktornya, Kanizsa, Nagy-Gorica, Sziszek, Szombathely, Zágráb und Zapresić in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aufnahme der Station Rossitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
II. Geänderte Frachtsätze für die Station Prag (B.W.B.).
III. Aenderung der Zuschlagsfristen.
IV. Ergänzung der Entfernungen.

Exemplare dieses Nachtrages können am 16. März l. J. bei den Verbands-Verwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) zum Preise von 10 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 16. Februar 1894. [150]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen.

Tarif-Berichtigung.

In dem ab 1. März 1894 giltigen Tarife, Theil II, für oben genannten Verkehr soll auf Seite 115 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 29 B in der Relation Eger k. k. Oe. St. B.—Mittelwalde anstatt 0·22 M. richtig **1·22** Mark pro 100 kg lauten.

Wien, am 19. Februar 1894. [151]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893. (Erleichterte Beförderung für Heu und Stroh.) Die Bestimmung unter Ziffer 5, lit. b, auf Seite 4 des Ausnahmetarifes, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, findet mit Wirksamkeit vom 25. Jänner ab auch im Verkehre mit nachbenannten Bahnen Anwendung:

1. der Altdamm-Colberger Eisenbahn,
2. der Cronberger Eisenbahn,
3. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn,
4. der Eisern-Siegener Eisenbahn,
5. der Eutin-Lübecker Eisenbahn,
6. der Georgsmarienhütten-Eisenbahn,
7. der Holländischen Eisenbahn bezüglich des Verkehres der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen,
8. der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
9. der Neuhaldensleber Eisenbahn,
10. der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn bezüglich des Verkehres der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen,
11. den Oberhessischen Eisenbahnen,
12. den Pfälzischen Eisenbahnen,
13. der Prignitzer Eisenbahn,
14. den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen,
15. der Saaleisenbahn,
16. den Sächsischen Staatseisenbahnen,
17. der Weimar-Geraer Eisenbahn,
18. der Werra-Eisenbahn,
19. der Wittenberger-Perleberger Eisenbahn.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Nachtrag zum Kilometerzeiger und neuer Tarif.) Am 1. Februar 1894 ist der Nachtrag XVII zum Kilometerzeiger der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft getreten, welcher ausser Aenderungen und Berichtigungen die Entfernungen für die neueröffnete Verkehrsstelle Engelsdorf enthält. — Ebenfalls mit Giltigkeit vom 1. Februar 1894 ist an Stelle des Tarifes vom 1. December 1888 ein neuer Tarif für die schmalspurige Eisenbahn Schönfeld-Geyer erschienen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugestandniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugestandniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugestandniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
448	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzbell-Jessenetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Nachtrag I vom 15. April 1891 zum Ausnahmetarife für mineralkohlen etc. vom 1. Jänner 1891 im Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehre	40·6 kr.	37·6 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
449	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Thonerde, sowie Erde, gewöhnliche, der Pos. E 20 des Theiles I (in vollen Wagenladungen)	Znaim Oe.N.W.B.	Hohenbrnck	Aufrechthaltung der für Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894	kr. 53·6	kr. 39·1	kr. 14·5	Im Kartirungswege		
					Častolowitz				54·9	40 1	14·8			
450	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine	Josefstadt-Jaroměř	Liebau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 20·7	kr. 12·9	kr. 7·8	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen
					Prag Oe.N.W.B.				35·6	23·4	12·2			
					Eiusiedl				34·7	26·4	8·3			
					Reicheuberg				32·4	24·2	8·2			

In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen.
Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung.

451	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau	Wlkawa	Die verwendeten Wagen dürfen über die Ladefähigkeit derselben nicht beladen werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	7·50	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf deren Kosten zu erfolgen
					Nimburg					10·—				
										Gulden ö. W. pro zweiachsigen Wagen				

In den betreffenden Frachtbriefen muss der Bezirks-Ausschuss in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
452	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz	Bogumilowice	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbenmschlags-Tarif für Galizien und der Bukowina vom 1. Jänner 1893	Pfge. 167	Pfge. 144·4	Pfge. 22·6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, und der Schiffsconnossements über die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	
				Borki wielki					304	229·4	74·6			
				Bortniki					282	213·4	68·6			
				Brody					289	217·4	71·6			
				Bursztyn					291	218·4	72·6			
				Chodorow					281	211·4	69·6			
				Czernowitz					335	252·4	82·6			
				Gorlice					—	163·4	—			
				Hadikfálva					350	264·4	85·6			
				Jaroslau					214	172·4	41·6			
				Kalusz					294	220·4	73·6			
				Kolomea					316	238·4	77·6			
				Krakau					140	130·4	9·6			
				Lemberg					259	198·4	60·6			
				Neu-Sandez					—	165·4 *)	—			
				Nizankowice					—	182·4	—			
				Nowa grobla					224	178·4	45·6			
				Przemysl					226	179·4	46·6			
				Rawa ruska					244	189·4	54·6			
				Rozwadow					215	172·4	42·6			
				Rzeszów					197	162·4	34·6			
				Saybusch					—	119·6	—			
				Sokal					266	202·4	63·6			
				Stanislau					303	226·4	76·6			
				Stryj					272	206·4	65·6			
				Szczerzec					268	201·4	63·6			
				Tarnopol					303	226·4	76·6			
				Tarnów					169	146·4	22·6			
				Ustrzyki					—	189·4	—			
				Zablotów					321	241·4	79·6			
				Bogumilowice	Schönpriesen-Umschlag				162	139·4	22·6			
				Borki wielki					299	224·4	74·6			
				Bortniki					277	208·4	68·6			
				Brody					284	212·4	71·6			
				Bursztyn					286	213·4	72·6			
				Chodorow					276	206·4	69·6			
				Czernowitz					330	247·4	82·6			
				Gorlice					—	158·4	—			
				Hadikfálva					345	259·4	85·6			
				Jaroslau					209	167·4	41·6			
				Kalusz					289	215·4	73·6			
				Kolomea					311	233·4	77·6			
				Krakau					135	125·4	9·6			
				Lemberg					254	193·4	60·6			
				Neu-Sandez					—	160·4 *)	—			
				Nizankowice					—	177·4	—			
				Nowa grobla					219	173·4	45·6			
				Przemysl					221	174·4	46·6			
				Rawa ruska					239	184·4	54·6			
				Rozwadow					210	167·4	42·6			
				Rzeszów					192	157·4	34·6			
				Saybusch					—	114·6	—			
				Sokal					261	197·4	63·6			
				Stanislau					298	221·4	76·6			
				Stryj					267	201·4	65·6			
				Szczerzec					263	199·4	63·6			
				Tarnopol					298	221·4	70·6			
				Tarnów					164	141·4	22·6			
				Ustrzyki					—	184·4	—			
				Zablotow					316	236·4	79·6			
				Bogumilowice	Dresden-Elbkai				203	180·4	22·6			
				Borki wielki					340	265·4	74·6			
				Bortniki					318	249·4	68·6			
				Brody					325	253·4	71·6			
				Bursztyn					327	254·4	72·6			
				Chodorow					317	247·4	69·6			
				Czernowitz					371	288·4	82·6			
				Gorlice					—	199·4	—			
				Hadikfalva					386	300·4	85·6			
				Jaroslau					250	208·4	41·6			
				Kalusz					330	256·4	73·6			
				Kolomea					352	274·4	77·6			
				Krakau					176	166·4	9·6			
				Lemberg					295	234·4	60·6			
				Neu-Sandez					—	201·4 †)	—			
				Nizankowice					—	218·4	—			
				Nowa grobla					260	214·4	45·6			
				Przemysl					262	215·4	46·6			
				Rawa ruska					280	225·4	54·6			
				Rozwadow					251	208·4	42·6			
				Rzeszów					233	198·4	34·6			
				Saybusch					—	155·6	—			
				Sokal					302	238·4	63·6			
				Stanislau					339	262·4	76·6			
				Stryj					308	242·4	65·6			
				Szczerzec					304	240·4	63·6			
				Tarnopol					339	262·4	76·6			
				Tarnów					205	182·4	22·6			
				Ustrzyki					—	225·4	—			
				Zablotow					357	277·4	79·6			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
†) Für Kleie ermässigen sich die Frachtsätze im Verkehre mit Dresden-Elbkai um 7 Pfennige pro 100 kg

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
453	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schleifholz bis zu 6·3 m Länge der Pos. II—20, Ziffer 8, des Tarifes (Theil I)	Sachsenburg	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Parteien veranlasst zu werden. Sendungen müssen von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken bezogen und daher an diese Fabriken adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	142 Heller	101 Heller	41 Heller	Im Kartirungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatt Nr. 144 vom 19. December 1893 sub Pos. Nr. 2581 publicirte Begünstigung ausser Wirksamkeit
454	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief Die Aufgabe der Sendungen ad a) und b) hat auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes zu erfolgen Ad b) Für Sendungen nach der Westschweiz, Ad a) Für Sendungen nach der Ostschweiz, d. i. nach schweizerischen Stationen östlich der Linie Schaffhausen—Winterthur—Effretikon—Wetzikon—Hinwеil—Rüti—Rapperswyl—Pfäffikon (Schwyz), ausgenommen Constanz und Singen Ad c) Die Aufgabe der Sendungen hat im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Gütertarif vom 1. December 1888	Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenztarif vom 1. Jänner 1893	Im Kartirungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatt Nr. 144 vom 19. December 1893 sub Pos. Nr. 2581 publicirte Begünstigung ausser Wirksamkeit

										in Centimes pro 100 kg					
										a)					
								Bregenz transit	248	238	10			
								Buchs loco und transit	242	232	10			
								Feldkirch transit	286	232	54			
								St. Margarethen loco u. transit	250	240	10			
								b)						
								Bregenz transit	233	223	10			
								Buchs transit	227	217	10			
								Feldkirch transit	286	217	69			
								St. Margarethen transit	235	225	10			
										Francs pro Tonne = 1000 kg					
								c)							
								Benfeld	43·36	36·32	7·04			
								Bennweier	41·52	34·32	7·20			
								Bollweiler	39·72	32·57	7·15			
								Colmar	41·18	34·07	7·11			
								Dornach	38·94	31·82	7·12			
								Gebweiler	40·12	32·94	7·18			
								Haagen	38·20	29·69	8·51			
								Hagenau	46·72	39·69	7·03			
								Heissenstein	40·23	33·07	7·16			
								Logelbach	41·35	34·19	7·16			
								Lützelhausen	45·21	37·27	7·94			
								Markirch	43·64	36·44	7·20			
								Masmünster	40·68	33·44	7·24			
								Mühlhausen	38·77	31·57	7·20			
								Münster	42·24	35·07	7·17			
								Rappoltsweiler	41·91	34·82	7·09			
								Rothau	45·77	38·69	7·08			
								St. Amarin	40·45	33·32	7·13			
								St. Kreuz i. L.	43·48	36·32	7·16			
								Sentheim	40·40	33·19	7·21			
								Türkheim	41·52	34·32	7·20			
								Wesserling	40·62	33·44	7·18			

Fortlaufende Nr.	455	456	457	458	459
Die Publication erfolgt und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Botheiligten Verwaltungen				
	Zuckerrübe, Rübenschnitte u. Saturationsschlamm	Zuckerrübe und Rübenschnitte	Zucker aller Art [exclus. Rohzucker, Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker]	Garne	
				welche nicht in die Pos. G—3 und G—4 gehören	der Pos. G—4 laut Güterclassification des Tarifes „Theil I“ vom 1. Jänner 1893
für die Transportstrecke von	Welwarn	Sadska (via Poříčan)	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Brünn (St.E.G.)	der Pos. G—3
nach	Kralup (St.E.G.)	Cerhenic (Zuckerfabrik)	Ungar.-Hradisch transit	Gmünd	Přelonč / Opočinek*)
	oder vice versa	oder vice versa		oder vice versa	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut	Anfgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen b) in Mengen von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) in Mengen von mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrecbthaltnng der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Aufgabe in vollen Wagenladnugen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	12·1 kr.	3·0 kr.	Bestehen keine directen Sätze	11·4 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	6·5 kr.	10·0 kr.	2·5 kr.	a) 139·0 kr. b) 127·0 kr. c) 123·0 kr. / a) 109·5 kr. b) 105·5 kr. c) 101·5 kr. / a) 109·5 kr. b) 93·4 kr. c) 90·4 kr.	6 kr. / 6 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verscbieden	2·1 kr.	0·5 kr.		5·4 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Das Auf- nnd Abladen haben die Parteien zu besorgen			Die Bruchsteine und der Schotter mnssen für den Bau der Strasse zwischen Svitkov n. Srnobrad Anwendnng finden. *) Für die Beistellung der Wagen nach Opočinek ist ausserdem eine Gebühr von 2 fl. 20 kr. pro Wagen, in minimo 22 fl. pro Fahrt zu bezahlen

460

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
462	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, Reiskleie, Reismehl, Reispulver, Reisschalen, Reisabfälle und Bruchreis	Budapest dnnapartit. p. n. / nyngoti p. u. / Lipótváros	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandtarif „Theil II“, Heft 4	62 kr.	49 kr.	13 kr.	Im Kartirungswege		
463	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Neubau-Krenzstetten	Brüsau-Brünnlitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	45·3 kr.	31·0 kr.	14·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu beeorgen
464	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 / Holz der Classe C	Grammat-Neusiedl transit (für Transporte von Stationen der Barce-Pakráeer Bahn)	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	11·5 kr. / 8·7 kr.	8·0 kr. / 8·0 kr.	3·5 kr. / 0·7 kr.	Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in den Stationen der Barcs-Pakráeer Bahn mit directen Frachtbriefen nach Wien (St.E.G.) loco via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gelangen
465	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	der Classe I / der Classe II / der Classe A	Falkenau a. d. Eger	Eiusiedl Raspenau-Liebwerda Tannwald / Eiusiedl Raspenau-Liebwerda Tannwald / Einsiedl Raspenau-Liebwerda Tannwald — oder umgekehrt	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 187·8 / 195·8 / 203·8 / 155·6 / 161·6 / 165·0 / 116·8 / 122·4 / 123·9			Im Kartirungswege		
466	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Kadnitz (neue Station)	Schreckenstein — via Prag (B.W.B.)—Neratovic—Všetat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	54·6 kr. ö. W.			Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 17 vom 13. Februar 1894, Pos. 396, hat in der Rubrik „von“ der erste Stationsname richtig „Cerekvic-Böhm. Hrnschau“ zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der in Nr. 17 des Verordnungs-Blattes vom 13. Februar, fortlaufende Nr. 387, verlautbarten Frachtermässigung für Cement ist in der Rubrik „von“ oben hinzuzusetzen: „von oder nach“ und in der Rubrik „nach“ „nach oder von“.

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 20 ex 1894, fortl. Nr. 434 muss es in der Rubrik „nach“ statt „Triest“ richtig „Trient“ heissen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung nachbenannter **Wagenräderpaare** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1. 40 Wagenräderpaare der Gruppe VIII,
2. 150 „ „ „ IX und
3. 60 „ „ „ XXIII (für 15 t-Wagen).

Sämmtliche Räderpaare sind mit Achsen aus Martinstahl und zum Theile mit Radreifen aus gleichem Materiale, zum Theile mit Radreifen aus Tiegelflussstahl zu liefern; die Radreifen sind nach System Glück-Curant zu befestigen. Die Herstellungsart der Räder ist im Offerte anzugeben und haben dieselben entweder Radsterne aus Schweisseisen oder gewalzte, geschmiedete oder überpresste Radscheiben aus Fluss- oder Schweisseisen zu erhalten.

Die Lieferung der Räderpaare hat auf Grund der bezüglichen Lieferbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrations-Gebäude nächst dem Westbahnhofe) eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Für die vorgenannte Lieferung werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offert auf die Lieferung von Räderpaaren **bis zum 2. März 1894,** Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protokoll der k. k. General-Direction übernommen.

Die Eröffnung der Offerten findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind die Preise getrennt für jede Gattung Räderpaare mit Radreifen aus Martinstahl und Radreifen aus Tiegelflussstahl einschliesslich aller Patentgebühren und Spesen sowohl franco einer zu bezeichnenden Station der westlichen, als auch einer Station der nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter Angabe des kürzesten Liefertermines zu stellen.

Die k. k. General-Direction behält sich vor, keines der eingebrachten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen sollte.

Wien, am 12. Februar 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Spediteur.

Selbständiger Leiter eines grossen Speditionshauses, bewährte tüchtige Kraft ersten Ranges, sprachkundig, im See-, Fluss- und Land-Transportgeschäft, sowie im Sammeldienste und Tarifwesen erfahren, sucht persönlicher Verhältnisse halber anderweitig leitende Stellung im In- oder Auslande. Grossstadt bevorzugt. Gefl. Anträge sub **„J. J. 6455“** an **Rudolf Mosse, Berlin SW.** (404)

Maschinenbau-Aktiengesellschaft

vormals

Breitfeld, Daněk & Co.

Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe

liefert

Maschinen und Apparate für Eisenbahn-Bedarf:

Centrale Signal- und Weichenstellungen,
Wasserstations-Einrichtungen,
Krahne mit hydraul., Dampf-, Hand- u. elektr. Betrieb,
Aufzüge und Waggonhubwerke, hydraulische,
Drehscheiben,
Schiebebühnen mit Hand-, mechanischem oder elektrischem Antrieb,
Nietanlagen, hydraulische, für Kessel- und Trägernietung etc.,
Dampf-Scheeren u. Dampf-Schmiedepressen etc. mit hydraulischer Uebersetzung. Patent Breuer-Schumacher in Kalk,
Dampfkessel, hydraulisch genietet,
Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction,
Beleuchtungswagen, elektrische, für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter: Herr **Hugo Faber,** Ingenieur,
Wien, IX/3, Garnisongasse Nr. 10.
Telephon. (399)

Frostsichere Cemente.

Betoniren, Mauern, Anwerfen, Verputzen, selbst bei einer **Kälte bis zu 15° C. unter Null,** ist **einzig** und **allein** nur mit dem von mir erzeugten **frostsicheren Portland-Cement,** dem **frostsicheren hydraulischen Cement-Kalk** möglich.

A. Frostsicherer Portland-Cement pr. 100 kg **fl. 10.—**
B. Frostsicherer Cement-Kalk . . pr. 100 kg **fl. 6.—**
Bei Abnahme grösserer Quantitäten 25% Nachlass.

Heinrich Hausleitner
k. k. priv. Cementfabrik (378)
Wien-Meidling, Schulgasse 13.

Man verlange stets ausdrücklich: **LIEBIG** Company's

Fleisch-Extract

Dient zur augenblicklichen Herstellung von Fleischbrühe und zur Verbesserung von Suppen, Gemüsen, Saucen und Fleischspeisen jeder Art.
Vortreffliches Stärkungsmittel für Kranke und Genesende.
Als Bürgschaft für die **Echtheit** und Güte achte man besonders auf den Namenszug des **Erfinders** J. Liebig in **blauer Schrift.**
(394)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration. Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 24. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 31. Jänner 1894 *), betreffend das Uebereinkommen zwischen der k. k. österreichischen und kaiserlich russischen Regierung hinsichtlich der Regelung des Zollabfertigungsdienstes auf der Eisenbahnlinie zwischen Oesterreichisch- und Russisch-Nowosielitza.

In Durchführung des Artikels 16 der Eisenbahnanschluss-Convention bei Nowosielitza ddto. Kiew, 2./14. Jänner 1893 wird in Ansehung des Zollabfertigungsdienstes auf der die beiderseitige Zolllinie überschreitenden Eisenbahn zwischen Oesterreichisch-Nowosielitza und Russisch-Nowosielitza von der k. k. österreichischen und kaiserlich russischen Regierung Folgendes vereinbart:

§ 1.

Die Eisenbahnlinie zwischen Oesterreichisch-Nowosielitza und Russisch-Nowosielitza wird als Zollstrasse erklärt und dürfen Güter die Grenze bei Tag, Reisende sowohl bei Tag als bei Nacht und an Sonn- und Feiertagen überschreiten.

Soweit durch das gegenwärtige Uebereinkommen nichts Besonderes vorgesehen ist und namentlich in Bezug auf Verbote oder Beschränkungen der Ein-, Aus- und Durchfuhr bleiben die besonderen Vorschriften jedes der beiden Vertragsstaaten in Kraft.

§ 2.

Die beiderseitigen Bahnverwaltungen haben die betreffenden Zollbehörden von allen Aenderungen, welche sie in Bezug auf die Regelung der Abfahrts- und Ankunftszeit und des Grenzüberganges der Tages- und Nachtzüge einzuführen beabsichtigen, sobald als möglich, spätestens aber acht Tage vorher in Kenntniss zu setzen.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf facultative oder nach Erforderniss verkehrende Güterzüge, welche der vorerwähnten Erleichterungen gleichfalls theilhaftig sein sollen, sobald die Einleitung derselben den betreffenden Zollämtern rechtzeitig bekanntgegeben worden ist.

§ 3.

Die in den Grenzbahnhöfen zu Oesterreichisch-Nowosielitza und Russisch-Nowosielitza bestehenden Zollämter werden, jedes für seinen Dienstbereich, die auf die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Waaren bezüglichen Amtshandlungen vornehmen.

Die genannten Aemter werden mit den erforderlichen Befugnissen versehen werden, um bei ihren Amtshandlungen den Interessen des internationalen Handels und Verkehres soviel wie möglich Rechnung tragen zu können.

Um den Localverkehr zwischen den beiden Grenzstationen zu fördern, erklären sich die beiderseitigen Regierungen bereit, Organe der Zollverwaltung und der Finanzwache (Grenzwache) in die auf dem Gebiete des anderen Staates gelegene Station zu dem Zwecke zu entsenden, beziehungsweise einzulassen, um schon in diesen Stationen die daselbst zur Aufgabe gelangenden, zum Eintritte in den anderen Staat oder zur Durchfuhr durch denselben bestimmten Güter zollamtlich abfertigen zu können.

*) Enthalten in dem am 14. Februar 1894 ausgegebenen X. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 32.

Die zu diesen Abfertigungen etwa nothwendigen Räumlichkeiten sind Seitens der betreffenden Bahnverwaltungen beizustellen; die Beförderung der designirten Zoll- und Finanzwach- (Grenzwach-) Organe zu und von der gegenüberliegenden Station hat unentgeltlich mit den fahrplanmässig verkehrenden Personen- oder Lastzügen zu geschehen.

Die näheren Modalitäten dieser Abfertigung sind zwischen den Vorständen der betreffenden Zollämter einvernehmlich zu entwerfen und ist nach deren Genehmigung durch die beiderseitigen Zollverwaltungen diese Abfertigungsart ungesäumt zu activiren. Beide Regierungen behalten sich das Recht vor, diese Begünstigung im Falle constatirten Missbrauches derselben für Zwecke von Zollhinterziehungen gegen sechswöchentliche Kündigung zurückzunehmen. Wird aber diese Begunstigung Seitens einer Zollverwaltung zurückgenommen, so hört sie auch auf Seite der anderen Zollverwaltung in dem Falle auf, wenn die andere Zollverwaltung nicht ausdrücklich erklärt, dass sie gegen den einseitigen Fortbestand der in Rede stehenden Abfertigungsart nichts einzuwenden findet.

§ 4.

In Betreff der Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäckes, sowie der Ein-, Aus- und Durchfuhrgüter ertheilen die hohen vertragschliessenden Theile sich gegenseitig die Zusage, dass sie die den Gegenstand des gegenwärtigen Uebereinkommens bildenden Bahnlinien nicht ungünstiger, als jede andere ihrer an der Grenze ausmündenden Eisenbahnlinien behandeln, und dass sie zugleich im Interesse des Verkehres jede nach den in ihren respectiven Staaten bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung zugestehen werden.

Jeder Zug muss von allen Documenten, welche nach den bestehenden Reglements der betreffenden Staaten erforderlich sind, begleitet sein.

Die mit Personenzügen beförderten Eilgüter unterliegen denselben Bedingungen und Formalitäten, welche für die mit Güterzügen beförderten Waaren vorgeschrieben sind.

§ 5.

Auf der zwischen den beiderseitigen Grenzbahnhöfen gelegenen Bahnstrecke dürfen die Züge keinerlei Aufenthalt nehmen.

Soferne die Zollverwaltungen der beiden Staaten eine Begleitung der Züge durch ihre Organe für nothwendig erachten sollten, ist es den letzteren gestattet, die Züge nach beiden Richtungen von einem Grenzbahnhofe zum anderen zu begleiten.

Die begleitenden Organe haben in diesem Falle Anspruch auf unentgeltliche Beförderung bei der Hin- und Rückfahrt und können auf den Plattformen, den Güterwagen oder in den Personenwagen jener Classe, auf welche sie nach ihrem Dienstrange Anspruch haben, Platz nehmen.

§ 6.

Die auf der Strecke von Oesterreichisch-Nowosielitza nach Russisch-Nowosielitza und umgekehrt in Verwendung befindlichen Waggons müssen zur Anlegung des zollämtlichen Verschlusses nach den in beiden Staaten bestehenden Vorschriften eingerichtet sein.

Der Zollverwaltung eines jeden der beiden Staaten steht es frei, die für den Eintritt in denselben bestimmten, beladenen Güterwaggons noch auf dem Gebiete (in der Station) des anderen Staates durch seine zur Zugsbegleitung bestimmten Organe unter zollamtlichen Verschluss legen zu lassen.

§ 7.

Beim Ueberschreiten der Grenze dürfen sich in den Personenwagen nur solche Gegenstände geringen Umfanges befinden, welche in der Hand getragen oder von den Reisenden gewöhnlich bei sich behalten werden.

Die Revision des Passagiergepäckes wird in beiden Staaten nach den daselbst vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten stattfinden, wobei dem Bedürfnisse rascher Beförderung nach Möglichkeit Rechnung getragen werden soll.

§ 8.

Die beiden Regierungen werden die beiderseitigen Finanz- (Grenz-) Wachbediensteten und Staatsbeamten, welche sich als solche durch ihre Uniform oder durch Certificate ihrer Vorgesetzten legitimiren, von den Passförmlichkeiten befreien, wenn dieselben in Folge der aus dem gegenwärtigen Uebereinkommen sich ergebenden Dienstesverrichtungen die Grenze zu überschreiten haben.

Die erwähnten Beamten und Bediensteten sind berechtigt, die einen Bestandtheil ihrer Uniformirung bildenden Waffen zu tragen.

§ 9.

Die Bestätigung über die Ausgangs- oder Eintrittsabfertigung der über das Amt des anderen Staates ein- oder ausgehenden Güter hat auf dem kürzesten Wege, wie beispielsweise mittelst einfachen Ansatzes auf dem Papiere des anderen Amtes zu erfolgen.

§ 10.

Die Aemter der beiden Staaten werden sich gegenseitig ihre Wahrnehmungen über Vorgänge, welche eine Verletzung der gegenseitigen Zollinteressen oder der in einem oder anderem Staate bestehenden Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote erkennen oder vermuthen lassen, im kürzesten Wege mittheilen.

Die Oberbeamten der Zollverwaltung und die Vorstände jedes der beiden Zollämter sind berechtigt, in sämmtliche Zollregister des anderen Amtes Einsicht zu nehmen und daraus Abschriften oder Auszüge zu erheben.

§ 11.

Die beiderseitigen Regierungen leisten sich gegenseitig die Zusage, darüber zu wachen, dass Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen solchen Individuen, welche wegen Schleichhandels oder schwerer Gefällsübertretungen rechtskräftig verurtheilt worden sind, wissentlich keine Anstellung oder Arbeit in den Grenzbahnhöfen oder auf der Verbindungslinie gewährt werde.

Diese Kundmachung tritt sofort in Wirksamkeit.

Plener m. p. **Wurmbrand** m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Februar 1894, womit für den Monat März 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 25 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Bielitz nach Ober-Ohlisch.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Alois Bernaczik, Fabriksbesitzer in Bielitz, im Vereine mit Max Déri, Ingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Bielitz nach Ober-Ohlisch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. Februar 1894. Z. 58.445 ex 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Blatna über Schlüsselburg bis Nepomuk zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn und von Březnitz nach Rozmital.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Consortium für den Bau der Localbahn Strakonitz-Blatna-Březnitz im Vereine mit dem Bezirksausschusse von Blatna die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Blatna über Schlüsselburg bis Nepomuk führende Localbahn zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn und für eine Flügelbahn von Březnitr nach Rozmital im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Februar 1894. Z. 67.094 ex 1893.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unterdrauburg. (Ergebniss der Trassenrevision.) Mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss der am 16. und 17. October 1893 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich der von dem steiermärkischen Landesausschusse projectirten normalspurigen Localbahn von Wöllan nach Unterdrauburg hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung und die in Aussicht genommenen Stationen dieser Localbahn in Bezug auf die Lage, Benennung und Zufahrt, sowie auch die Einschaltung der Haltestellen für Personen bei km 43 und 71 mit den Namen „Paak" und „St. Johann ob Unterdrauburg" auf Grundlage des der commissionellen Amtshandlung vorgelegenen Projectes und im Sinne der Commissionsanträge genehmigt. [H.-M.-Z. 59.957 ex 1893.]

Projectirte Localbahn Grulich-Hochstein. (Enquête.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Enquête, betreffend die Ausführung der projectirten Localbahn von Grulich nach Hochstein, für den 27. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission für die mährische Theilstrecke ist der bei der k. k. Statthalterei in Brünn in Verwendung stehende k. k. Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 2481.]

Localbahn Plan-Tachau. (Bauconsens für die Theilstrecken Lohm—Tachau und Plan—Lohm.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 21. bis 23. November 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Theilstrecke Lohm—Tachau und Plan—Lohm der obigen Localbahn nach Massgabe der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [4. Februar, Z. 4048.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf: Brückenpläne.) Die Detailpläne für die eisernen Brücken in km 43·400 und km 70·8575 der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [6. Februar, Z. 1906.]

— (Linie Kapfenberg—Seebach-Au: Erleichterung für den Betrieb der Schleppbahnen.) Rücksichtlich der von der Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au abzweigenden Schleppbahnen wurden mehrfache bauliche Erleichterungen, so insbesondere die Einhaltung der lichten Weite von 1·8 m bei dem Schleppgeleise in der Margarethenhütte und bei der Dengg'schen Schleppbahn, sowie die Sperrbarmachung des Wechsels in der Haltestelle Wappensteinhammer genehmigt; ausserdem wurde gestattet, dass die Zugthiere, welche zur Bewegung der Fahrbetriebsmittel auf den Schleppgeleisen verwendet werden, in der Geleisemitte gehen dürfen.

[23. Jänner, Z. 154.]

Projectirte schmalspurige elektrische Eisenbahn von der Station Gmunden nach der Stadt Gmunden. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Trassenvevision hinsichtlich des Projectes der Bauunternehmung Jos. Stern & Hafferl in Wien für eine schmalspurige elektrische Eisenbahn von der Station Gmunden der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die Stadt Gmunden für den 24. Februar anberaumt.

[G.-I.-Z. 3139.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung eines Biertransportwagens mit Bremse und Briquettsheizung.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenzeichnungen für einen Biertransportwagen mit Bremse und Briquettsheizeinrichtung, welchen die Bierbrauerei M. Strass-

mann in Mähr.-Ostrau in den gesellschaftlichen Fahrpark einzustellen gedenkt, sowie für einen gleichen Biertransportwagen ohne Heizvorrichtung, welchen die bürgerliche Troppauer Bierbrauerei-Gesellschaft in den gesellschaftlichen Fahrpark einzustellen gedenkt, genehmigt. Anlangend jedoch die Benützung der in dem ersthezeichneten Biertransportwagen vorgesehenen Heizvorrichtung, so bleibt diesfalls die Hinausgabe von einheitlichen Normativbestimmungen hinsichtlich der Einstellung heizharer Güterwagen in den Fahrpark der Eisenbahnen vorbehalten. Beide Wagen sollen in der Waggonhaufabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow hergestellt werden. [Z. 970.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Einstellung von 5 Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenpläne für dreiachsige Cisternenwagen mit Bremse, nach welchen 5 Stück solcher Wagen Seitens der Koliner Spiritus-Pottasche-Fahriks- und Raffinerie-Actiengesellschaft in Kolin bei der Waggonbaufahrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow in Bestellung gebracht wurden, genehmigt und gleichzeitig gestattet, dass die Wagen in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden. [Z. 2445.]

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1080	17.047	4.371	22.498	59	101	32	192	0·8	139	9	106	24	.	.	.	9	1	5
Nordöstliche Linien	186	3.813	3.968	7.967	12	133	39	184	2·3	164	3	144	4	.	.	.	2	.	6
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	620	31	713	5	14	.	19	2·6	12	.	9	4	.	.	.	1	2	2
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	403	341	744	.	1	1	2	0·2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	124	961	837	1.922	.	1	.	1	0·0	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	62	342	186	590	1	3	.	4	0·6	3	.	.	.	.	.	.	1	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	62	282	1.583	1.927	5	1	6	12	0·6	7	.	5	3	.	.	.	1	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	311	744	1.055	.	7	.	7	0·6	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	1	.	1	0·2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	469	4.084	3.239	7.792	60	131	9	200	2·5	188	13	84	52	.	.	1	9	.	33
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	8	.	8	1·8	6	.	1	.	.	.	.	1	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	465	62	527	.	2	.	2	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	341	2.963	1.901	5.205	35	9	2	46	0·8	53	.	7	1	.	.	.	1	.	13
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	506	4.830	3.255	8.591	44	69	17	130	1·5	96	3	85	.	.	.	.	7	.	9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	40	288	.	5	.	5	1·7	5	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Südhahn-Gesellschaft	777	4.718	713	6.208	38	47	7	92	1·4	97	9	26	14	.	.	.	2	1	11
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.126	341	1.467	.	4	.	4	0·2	3	.	.	1	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	248	372	.	.	3	3	0·8	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	11	1.240	.	1.251	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3680	44.689	22.046	70.415	259	537	116	912	.	785	37	477	103	.	.	1	34	4	87

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
5. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·2 „
6. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·2 „
7. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·2 „
8. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·3 „
9. Böhmische Westbahn . . . . . 0·6 „
10. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·6 „
11. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·6 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·8 pCt.
13. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·8 „
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 0·8 „
15. Südhahn-Gesellschaft . . . . . 1·4 „
16. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·5 „
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·7 „
18. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 1·8 „
19. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatshahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 2·3 „
20. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 2·5 „
21. Istrianer Staatsbahn . . . . . 2·6 „

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes für die zu concessionirende projectirte Localbahn Versecz—Temes-Knbin.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 11 vom 26. Jänner publicirt den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf für die zu concessionirende Localbahn Versecz—Kubin (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 1). Diese vom k. u. k. Kämmerer und Reichstags-Abgeordneten Bernhard Urményi projectirte 85·3 km lange, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden nnd erläuternden G.-A. IV ex 1888 zu erbanende nnd zu betreibende Localbahn ist von der Endstation Versecz der Localbahn Nagy-Becskerek—Versecz und Station der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus im Bereiche des Comitates Temes über Vlajkovecz, Retisova, Ulma, Nikolince, Károlyfalva, Alibunár, Petrovoszelo, Mromorak und die Gemarkung der Gemeinde Deliblat bis zur Donau-Dampfschiffahrtsstation Temes-Knbin zu erbauen und das effective Baucapital für selbe mit 2,850.000 fl. präliminirt.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde gemeinsame Station Versecz;
2. Vlajkovecz, Station für den gesammten Verkehr;
3. Ulma, Station für den gesammten Verkehr;
4. Nikolince, Haltestelle und Wasserstation;
5. Károlyfalva, Station für den gesammten Verkehr;
6. Alibunar, Station für den gesammten Verkehr;
7. Torontál-Petrovoszelo, Haltestelle und Wasserstation;
8. Leánykút, Haltestelle und Ausweiche;
9. Mromorák-Deliblat, Haltestelle und Wasserstation;
10. Bavanista, Station für den gesammten Verkehr;
11. Temes-Kubin, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
12. Knbin-Donanquai, Umschlagstation.

Die Hauptlinie Budapest — Arad — Temesvár — Versecz (-Báziás) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wird durch den Ausbau der Linie Versecz—Knbin, sodann an zwei Umschlagspunkten mit der Donau verbunden werden, und zwar in Báziás und Knbin. Des ferneren ist eine weitere Verbindung zwischen Knbin und Budapest via Pancsova und von dort aus über Nagy-Becskerek—Szeged und Kecskemet dnrch die projeetirte Localbahn Pancsova-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1892, Vorconcession Post 1) im Anschlusse an die jüngst dem Betriebe übergebene Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 123 ex 1893) binnen Kurzem zu gewärtigen. — Die beiden benachbarten Donauschiffahrtsplätze, Pancsova und Kubin, werden, Dank ihrer ausgiebigen Verbindung mit dem grossen ungarischen Schienennetze und ihrer geringen Entfernung vom „Eisernen Thore", nach Eröffnung der grossen Schiffahrtslinie, eine im internationalen Verkehre wesentlich commercielle Bedeutung als Donau-Umschlagplätze gewinnen.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. nngarische Handelsminister hat die seinerzeit den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 3. Februar, Z. 7575, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Febiuar 1893, Z. 557, der Grossgemeinde Csákovár des Temeser Comitates ertheilte Vorconcession für eine von der Station Zsebely der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Liebling und von dort aus
   a) entweder über Román-Sztamora, Török-Szákos, Nagy-Köveres, Bakovár, Buziás (Badeort), Szinérszeg, Hodos-Herendjesten bis zur Station Lugos (zwischen Temesvár und Karansebes) im Anschlusse an die Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
   b) oder von Zsebely aus über Cserna, Berény, Balásyfalva, Vukova, Buziás, Szinérszeg, Boldár und Zsábáron gleichfalls bis Lugos führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 3. Februar, Z. 7576, die mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 556, der Grossgemeinde Csákovár des Temeser Comitates seinerzeit ertheilte Vorconcession für eine von der Station Margiticza der von der Station Bóka der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen aus projectirte Localbahn Csákovár-Bóka-Uzda (vergleiche Verordgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 6) abzweigende,
   a) einerseits über Dobricza, Ferdinandfalu (Ferdinandsdorf), Hancsa und die Gemarkung der Gemeinde Kevi-Szöllös (Szellencs bis Petrovoszelo,
   b) andererseits über Alibunár bis Nikolincze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. Februar, Z. 7607, die dem Grossgrundbesitzer im Temeser Comitate, Baron Georg Sztojanovics, seinerzeit mit Erlass vom 28. Jänner 1893, Z. 88.406, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Versecz der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der in ihrem Betriebe stehenden Torontáler Localbahnen abzweigende und diese über Nagy-Szredistye, Nagy-Szám, Klopodia, Ferendiá und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Semlak in der Station Moriczföld (Morizfeld)-Sósdia mit von der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und in deren Betrieb stehenden Flügelbahn Vojtek—Német-Bogsán und weiterhin über Rittberg, Niczkyfalva, Buziás (Badeort), Rakovicza, Drogojest, Fikatár, Otába-Forgács und die Gemarkung der Gemeinde Boldus in der Station Lugos (zwischen Temesvár und Karansebes) mit der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

— (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 2. Februar, Z. 1077/III, der Nagy-Károly—Somknter Localeisenbahn-Actiengesellschaft im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Fortsetznng der von der Station Nagy-Károly der Linie Debreczen—Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten und bereits concessionirten Localbahn Nagy-Károly—Somkut—Barlafalu—Erdöszát (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 125 und 136 ex 1893) von deren zukünftigen Endstation Erdöszát abzweigende und nach Ueberbrückung des Szamosflusses über Kolczér, Puszta-Hidegkut, Kis-Fentös und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Fentös bis Nagy-Somkut führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Eisenbahnprojecte im Kis-Küküllöer (Klein-Kokelburger) Comitate. (Ausführungsbeschluss der Comitats-Congregation.) Das Municipium des Comitates Kis-Küküllö (Klein-Kokel in Siebenbürgen) hat den Ausbau folgender normalspuriger Localbahnen beschlossen, und zwar:

a) einer von der Station Csapo-Radnóth der Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szasz-Régen aus, diese über Dicsö-Szent-Márton in der Station Medgyes (Mediasch, nächst Kis-Kapus) mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende,
b) ferner einer von deren Station Karácsonyfalva (nächst Tövis) abzweigenden, gleichfalls über Dicsö—Szent-Márton, vorläufig bis Sóvárad führenden Linie.

Die Durchführung der vorbereitenden Schritte und Arbeiten wurde einem Eisenbahn-Executivcomité übertragen, an dessen Spitze der Obergespan Johann Sándor und der Grossgrundbesitzer Graf Eugen Haller stehen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Rundreisebillets im Verkehre mit österreichischen Linien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. März angefangen in Wien (Staats- und Nordbahnhof), sowie in den Stationen Przemysl, Lemberg, Stanislau und Czernowitz in vorhinein zusammengestellte derartige Rundreisebillets I., II. und III. Classe ausgegeben werden, mit welchen die Reise einmal über Krakau und einmal über Budapest auszuführen ist. Diese Rundreisebillets sind für alle Personen befördernden Züge, daher auch für Eilzüge giltig, insoferne diese mit den betreffenden Wagenclassen versehen sind; die Giltigkeitsdauer dieser Billets erstreckt sich auf 45 resp. 60 Tage und kann auf Grund derselben die Reise in Budapest innerhalb der Giltigkeitsdauer auf beliebige Zeit unterbrochen werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im December 1893.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate December 1893 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 30 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 229 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 255 Personen verunglückt, sowie 33 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 146 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 8 getödtet und 16 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Krefelder Eisenbahn, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin und je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Bromberg, Magdeburg und in Hannover, 11 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt, je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt a. M., in Köln (rechtsrheinische) und in Köln (linksrheinische). Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 37 getödtet und 161 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 1 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 36 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.858·53 km Betriebslänge und 976,124.971 geförderten Achskilometern) 264 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahn-Directionen in Köln (rechtsrhein.) und in Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammeu 2543·22 km Betriebslänge und 30,832.957 geförderten Achskilometern) 17 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Krefelder Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Liegnitz über Steinau, Winzig, Herrnstadt und Rawitsch nach Kobylin.) Einem zu Rawitsch gebildeten Comité für den Bau einer Eisenbahn von Rawitsch nach Liegnitz, sowie der kreisständischen Commission des Kreises Rawitsch für den Bau einer Eisenbahn von Rawitsch nach Kobylin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Liegnitz über Steinau, Winzig, Herrnstadt und Rawitsch nach Kobylin ertheilt worden.

Belgien. (Die Staatsbahnen im Jahre 1892.) Bei einer Ausdehnung des Staatsbahnnetzes von 3249 km am 31. December 1892 stand ihm ein Fahrpark von 2091 Locomotiven, 1287 Tendern, 2841 Personenwagen, 577 Gepäcks- und 43.710 Güterwagen zur Verfügung. Der Verkehr spielte sich auf 916 Stationen, Haltestellen und Haltepunkten ab und wird von 6482 Beamten, 1435 Anwärtern, 34.146 ständigen Arbeitern und 818 Aushilfsarbeitern versehen. Die Verkehrsleistung betrug im Berichtsjahre 23.099.048 Personenzugkilometer (gegen 22,929·544 in 1891), 16,852.717 (16,919.999) Güterzugkilometer, 169,042.713 (167,267.274) Personenwagenkilometer und 286,577.911 (288,340.074) Güterwagenkilometer; durchschnittlich bestand jeder Personenzug aus 7·51 (7·48), jeder Güterzug aus 17·46 (17·02) Wagen. Bei der Ansnützung der Personenwagen steht die II. Wagenclasse obenan; denn bei ihr wnrden von den angebotenen Plätzen in Schnellzügen 48·04 pCt., in Personenzügen 24·78 pCt. besetzt. In der I. Classe betrug die Ausnützung 35·95, bezw. 10·87 pCt. und in der III. 18·54, bezw. 24·33 pCt.; durchschnittlich wurden von allen angebotenen Plätzen 25·18 pCt. benutzt. Der zur Beförderung der Sonntagsruhe eingerichtete Ausfall der Güterzügen an Sonntagen ist im Berichtjahre weiter ausgedehnt worden; während im Jahre 1891 von 1621 Zügen (56.020 Zugkilometer) 1442 Züge mit 48.838 Zugkilometer ausfielen, wurden 1892 während der am wenigsten verkehrsreichen Zeit vom 1. März bis 15. September von 1639 Zügen (56.885 Zugkilometer) 1504 Züge mit 47.602 Zugkilometer eingestellt. Befördert wurden 68,515.978 Personen und 26,029.140 t Güter. Durch Entgleisungen und Zugzusammenstösse ereigneten sich 145 Zugunfälle, durch welche 2 Personen getödtet und 111 verletzt wurden; ausserdem wurden 57 Reisende, 814 Bedienstete nnd 82 andere Personen das Opfer ihrer eigenen Unvorsichtigkeit, so dass im Ganzen 104 Personen getödtet und 962 verletzt wurden. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehre 46,343.225 Frcs., aus dem Gepäckverkehre 1,239.631 Frcs., aus dem Stückgutverkehre 6,188.880 Frcs., aus dem Wagenladungsverkehre 78,290.858 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 9,187.874 Frcs. (darunter für Bahnsteigkarten 555.546 Frcs.), im Ganzen also 141.250.468 Frcs. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 84,212.670 Frcs. oder 60 pCt. der Einnahme; es verblieb also ein Ueberschuss von 57,037.798 Frcs. Das in dem Staatsbahnnetz angelegte Capital berechnete sich am 31. December 1892 anf 1.370,184.584 Frcs., es verzinste sich also mit mehr als 4 pCt.

— (Güterlagerung auf Bahnhöfen.) In Ausführung eines Ministerialerlasses hat die Belgische Staatsverwaltung für die Einrichtung von zeitweiligen Waarenlagern im Bereiche der Staatsbahnstationen folgende Bestimmungen getroffen: Die mit der Eisenbahn zu befördernden Waaren, deren Einladung in Folge besonderer Umstände verschoben werden muss, können in den Stationen an den vom Stationsvorsteher anzuweisenden Plätzen und nach vorgängiger Genehmigung des Stationsvorstehers vorübergehend gelagert werden. Diese Genehmigung wird nur als Vergünstigung verliehen und die Betheiligten sind jederzeit verpflichtet, auf die erste Aufforderung ihre Waaren innerhalb der ihnen gestellten Frist umzulagern oder theilweise und selbst vollständig fortzuschaffen, ohne dass sie deshalb irgend einen Anspruch auf Entschädigung haben. Auf besondere Genehmigung des Stationsvorstehers können die Verfrachter im Stationsbereiche die Hölzer in Stücke schneiden oder in Scheite spalten lassen; jede andere Behandlung der Waaren, die mit der Lagerung oder Einladung nichts zu thun hat, ist verboten. Die Lagerung erfolgt auf Gefahr und Kosten der Antragsteller bezüglich der Verluste und Unfälle jeder Art, welche durch Diebstahl, Brand, Rutschungen und andere mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängenden oder nicht zusammenhängenden Umstände entstehen können. Während der ersten 10 Tage von Inbesitznahme des Staatsgrundes an sind die gelagerten Waaren von jeder Gebühr befreit; vom Beginne des 11. Tages an unterliegen die dann noch lagernden Waaren einer untheilbaren Gebühr von 1 Ctm. für den Tag und die Tonne, mindestens werden aber 10 Cts. erhoben. Bei späterer Hinzufügung von Waaren wird die Gebühr nach Ablauf von je 10 Tagen, entsprechend der Menge der inzwischen zugepackten Waaren erhöht, ohne dass auf den Tag der allmählichen Znpackung Rücksicht genommen würde. Jeder Bruchtheil eines Tages oder einer Tonne wird für voll gerechnet; Sonn- und gesetzliche Feiertage kommen nicht in Anrechung. Sobald während der Benützungsdauer des Staatsgrundes $^1/_6$ des Tonnengewichtes der gelagerten Wagen verfrachtet oder weggebracht wird, so gilt die Gesammtheit der gelagerten Waaren als erneuert und die Unentgeltlichkeit der Lagerung ist für einen neuen zehntägigen Zeitraum, von der letzten Verfrachtung an gerechnet, erworben. Bei Verminderung der gelagerten Waaren um weniger als $^1/_6$ tritt keine Gebührenermässignng ein. Die Verfrachter haben das Recht, die Lagerkosten zu Lasten der Waare an den Empfänger zu überweisen, wenn sie dem Stationsvorsteher eine entsprechende Erklärung übergeben und im Frachtbriefe ein solches Verlangen stellen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Eisenbahnnetz im Jahre 1892.) Das belgische Eisenbahnnetz Privat-, Staats- und Nebenbahnen) hatte im Jahre 1892 bei einer Gesammtausdehnung von 5745 km einen Fahrpark von 2866 Locomotiven, 4314 Personen- und 59.348 Güterwagen, und verfügte über 10.423 Beamte und 43.182 Arbeiter (zusammen 53.605 Personen). Bei einem Verkehre von 88.225.605 Personen und 41,158.459 t Güter wurden aus dem Personenverkehr 61,168.464 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 1,503.050 Frcs., aus dem Güterverkehr 110,813.852 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 11,402.940 Frcs., im Ganzen also 184,888.306 Frcs. vereinnahmt; davon verzehrten die Betriebsausgaben 107,528.606 Frcs. oder 58 pCt., so dass ein Ueberschuss von 77,359.700 Frcs. verblieb. Getödtet wnrden 151, verletzt 1008 Personen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Termin-Erstreckung für die Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im IV. Nachtrage vom 15. Jänner 1894 zu dem ab 1. Mai 1891 giltigen Hefte III für den in rubro bezeichneten Güterverkehr auf Seite 1 vorgesehene Bestimmung zu I, „betreffend die Aufhebung von Tarifen und Frachtsätzen," tritt nicht mit 1. März 1894, sondern erst mit 1. Juli 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 21. Februar 1894. [152]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Termin-Erstreckung für die Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im I. Nachtrage vom 15. Jänner 1894 zu dem ab 1. November 1893 giltigen Tarife für den in rubro bezeichneten Güterverkehr auf Seite 1 vorgesehene Bestimmung zu II, betreffend die „Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen" tritt betreffs der Frachtsätze für Frachtgüter aller Art (vgl. Alinea 1 der citirten Bestimmung) nicht mit 1. März 1894, sondern erst mit 1. Juli 1894 in Wirksamkeit.

Die durch diesen Nachtrag verfügte Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg (vgl. Alinea 2 der citirten Bestimmung) wird durch gegenwärtige Publication nicht berührt.

Wien, am 21. Februar 1894. [153]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagverkehr.

Berichtigung.

In der Kundmachung Nr. 146 vom 15. Februar 1894 des Verordnungs-Blattes Nr. 20, Seite 382, ist die Kilometer-Entfernung

Rossitz—Korneuburg von 401 auf **301**
Rossitz—Umschlagstelle Wien von 428 auf **328**

richtig zu stellen.

Wien, am 21. Februar 1894. [154]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Westösterreich-Riesa-Elbquai.

Einführung des Anhanges zum Tarife, Theil II vom 1. Juni 1893.

Am 10. März 1894 tritt der Anhang zu dem oben genannten Tarif in Wirksamkeit, welcher Coursdifferenzen enthält.

Exemplare desselben können von den betheiligten Verwaltungen um den Kostenpreis bezogen werden.

Prag, am 22. Februar 1894. [155]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen andererseits via Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass.

Fahrpreise im Verkehre mit Hegyeshalom.

Vom 1. März 1894 angefangen kommen in den nachstehend bezeichneten Relationen Fahrkarten I., II. und III. Classe zu folgenden Preisen zur Ausgabe, und zwar:

	Fahrpreise per Person in Gulden inclusive Stempelgebühr				
	Schnellzug		Personenzug		
	I.	II.	I.	II.	III.
	Classe		Classe		
Zwischen Wien St.E.G. und Hegyeshalom über Bruck a/L. für Civilreisende	3·90	2·80	—	—	—
Für ausser Dienst reisende Militär-Personen und für Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren	2·40	1·50	—	—	—
Zwischen Himberg und Hegyeshalom über Bruck a/L. . . .	2·90	2·10	2·20	1·60	0·90
Zwischen Grammat-Neusiedl und Hegyeshalom über Bruck a/L.	2·90	2·10	—	—	—

Wien, am 22. Februar 1894. [156]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Für die **Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka** ist die **Lieferung von emaillirten Bahnzeichen-Tafeln** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst circa 120 Stück Neigungszeigertafeln, 380 Stück Warnungstafeln und 35 Stück Kilometer- und Zehntelkilometer-Tafeln.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen.

Die Angebote haben sich auf die ganze Lieferung zu beziehen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV., Westbahnhof, Bureau für Unterbau) und bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind spätestens bis 16. März J., 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Wien, im Februar 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
467	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Kainit aus Position D—15 des Tarif-Theiles I	Kalusz	Stationen der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen u. Stationen der k. k. priv. Südbahn via Wien	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Galizisch-Wiener-Eisenbahn-Verbandstarif bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Verschieden	Für die Entfernung von 1—50 km . . . . . 0·37 kr. " " " 51—150 " . . . . . 0·29 " " " " 151—300 " . . . . . 0·24 " Für jedes weitere Kilometer . . . . . 0·20 "	pro 100 kg und Kilometer plus 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg unter Durchrechnung für den Gesammtdurchlauf auf den nebenbezeichneten Transportstrecken (excl. Wiener Verbindungsbahn, für welche eine fixe Gebühr von 4 kr. pro 100 kg berechnet wird)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Bei Ermittlung des Gesammtdurchlaufes über die Donauuferbahn ist für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. nach Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. nach Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde zu legen Für die Frachtberechnung auf Grund der nebenstehenden Einheitssätze gelten die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A unter Punkt IV enthaltenen Bestimmungen

Durch obenstehendes Zugeständnis wird die im Verordnungsblatte Nr. 146 ex 1893, Pos. 2760 publicirte Frachtbegünstigung ad 1 (für Sendungen in beliebigen Mengen) aufgehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
468	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 des Tarif-Theiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen in den unten stehenden Relation		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Verschieden	Die für die nachstehenden Artikel am 1. März 1894 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 pCt.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	

Von	Nach den Stationen der Strecke
Hadikfalva Czernowitz Zabłotów Kolomea	bis Lemberg Stanislau—Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Stanislau	bis Lemberg und bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Bursztyn Bortniki Chodorów Borki wielkie Tarnopol Brody	bis Lemberg Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Kałusz	bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bis Beskid
Lemberg	bis Jaroslau Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid Stryj—Chyrów Chyrów—Przemyśl Jaroslau—Rawa ruska
Sokal Rawa	bis Jaroslau Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Stryj	bis Chyrów und bis Landesgrenze bei Beskid Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Szczerzec	bis Przemyśl (via Lemberg) und bis Landesgrenze bei Beskid Przemyśl—Jaroslau Jaroslau—Rawa ruska Chyrów—Przemyśl Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków

sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) angeführten Linien

Von	Nach den Stationen der Strecke
Przemyśl Niżankowice	bis Rzeszów und bis Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Ustrzy	bis Jasło und bis Landesgrenze bei Łupków Jasło—Rzeszow
Jaroslau Nowa grobla	bis Dębica und bis Chyrów Dębica—Nadbrzezie—Rozwadów Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupkow
Rzeszów	bis Tarnów und bis Jasło Dębica—Nadbrzezie—Rozwadów Tarnów—Stróże Jasło—Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Zagórzány-Gorlice
Rozwadów	bis Dębica Dębica—Tarnów Tarnów—Stróże Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów
Gorlice	bis Neu-Sandez Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Stróże—Tarnów
Neu-Sandez	bis Zwardon Podgórze—Płaszów—Oświęcim Skawina—Sucha Stróże—Tarnów—Krakau
Tarnów Bogumiłowice	bis Krakau Podgórze—Płaszów—Oświęcim Skawina—Sucha Tarnów—Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Neu-Sandez—Zwardon

sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) angeführten Linien

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
469	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich der im Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien und der Strecke Nowosielitza—Znezka		Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km auf den nebenbezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	V e r s c h i e d e n	Die für die vorstehenden Artikel am 1. März 1894 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1, abzüglich 15%	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	**Gegen die auf die schliessende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen). Hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf die schliessende Firma als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate.** Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Fracht-Begünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegenen Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der V e r m a h l u n g bezogen werden.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dieses Mühlen-Etablissement vermahlen werden wird.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden.

   Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers anlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   b) Wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressestation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressestation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen.

   Rücksichtlich e i n e r u n d d e r s e l b e n Sendung ist nur eine e i n m a l i g e Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb 3 Monaten, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen.

   Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt. In den sub 2 b angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Empfangsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Insoferne für die obangeführten Getreidesorten, rücksichtlich einzelner Relationen, etwa weitergehende Frachtermässigungen, als die vorstehenden, gewährt werden, findet eine Rückvergütung der obigen Frachtdifferenz nicht statt. Sollte jedoch die eingeräumte Frachtermässigung innerhalb der Grenze des gegenwärtigen Frachtnachlasses liegen, so wird der letztere entsprechend gekürzt werden.

   Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in dem bestehenden Anhange zu dem vorbezeichneten Localtarif etwa vorgesehenen ermässigten Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender speecieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehen den Frachtsatze		
470		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Weizen, Buchweizen, (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (exclusive der in den Localtarifen der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar: Abschnitt B—E des Tarifes Theil II — Heft 1, sowie Abschnitt B—D des Tarifes Theil II — Heft 2 enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und exclusive der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., M.S.C.B., k. k. St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecken Znaim—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Ö.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Summerau der k. k. St.B. und den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.							Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtehrader Eisenbahn, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
				Den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen, sowie den Stationen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (exclusive der Südbahnstationen) und Vorarlberg								
				Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50 bis 150 Kilometern; b) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 Kilometer	Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50 Kilometern						
						Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894						
						Verschieden		Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen, (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II — Heft 1, Abschnitt A), Tarife des österr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr und Nachbarverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn bezw. Böhmischen Westbahn einerseits und der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits				
						Verschieden		Die am 1. März 1894 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze abzüglich Ad a) zehn Percent Ad b) fünfzehn Percent		Zehn Percent		
						Im Rückvergütungswege						
								Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1895				

Diese Begünstigungen finden unter folgendea Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche aa bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werdea.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn das diese Sendung übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;

   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2) b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagernng in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen. Eine Ausnahme hievon machen nur die nebenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien K.E.B., Wien K.F.J.B., Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz bezw. Buchs und St. Margrethen, rücksichtlich welcher Artikel der 15%ige Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II — Heft 1, Abschnitt A, Post-Nr. 17, Seite 353 nad Abschnitt A—E, Post-Nr. 4, Seite 370 gewährt wird.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
471													

Oesterreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband. Westungarisch-österreichischer Eisenbahn-Verband.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse.

Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894, werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen, bei Angabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens fünfzig Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des österr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der österreichischen Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Stfelic—Okřiško, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre nach den im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okřiško, Brünn—Kanitz—Eibenschitz und Brünn—Chotzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 66—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
8. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 64—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
9. Im Verkehre von den sub a) Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den sub b) Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, **in Mähren gelegenen,** Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den sub b) Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, Nachtrag II, Seite 3 und 4, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, **in Böhmen gelegenen,** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
12. Im Verkehre von den sub b) Seite 89—94, sowie den im Nachtrage I, Seite 3—30, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Böhm. Westbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und nach Eger, Station der a. priv. Bnschtěhrader Eisenbahn ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des österr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. September 1892.

1. Im Verkehre von den sub a) Seite 23—25, bezw. Seite 43—102 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. März 1894 ab Teschen giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den sub a) Seite 23—25, bezw. Seite 43—102, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. März 1894 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub a) Seite 23—25, bezw. Seite 43—102, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. März 1894 ab Marchegg giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B und C, Seite 29 und 33, bezw. Seite 105—116 und 119—130 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Mährisch-schlesischen Centralbahn ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarif für den mährisch-schlesischen Nachbar-Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893, am 1. März 1894 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				für die Transportstrecke					per 100 kg				
	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				

5. Im Verkehre von den sub D, Seite 37, bezw. 133—144 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. März 1894 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. März 1894 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   b) im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. März 1894 ab Vlarapass giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des westungarisch-österreichischen Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen, **in Mähren gelegenen,** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna—Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der österr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau—Chotzen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. März 1894 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. März 1894 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des westungarisch-österreichischen Eisenbahn-Verbandes.

Giltig vom 15. September 1892.

Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:

a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen am 1. März 1894 giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Marchegg;**
b) von Schönbrnun incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. März 1894 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg;**
c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. März 1894 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen.**

Bedingungen.

Die vorstehenden sub A, B, C und D angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegenen Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen bezichende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen, in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2) b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1895 vorzulegen sind.
4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.
5. Die Refactiermittlung wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Soferne von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactiermittlung für derartige Sendungen im Sinne der sub Pos. 470 dieses Verordnungsblattes angeführten Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

E. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Juli 1893, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse nach Stationen der Streeke St. Valentin—Summeran (incl.) bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete ein 10pereentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 50 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15pereentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Linien von den Frachtsätzen des Specialtarifes 1 des vom 15. Juli 1892 giltigen Localgütertarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zwar: von der Uebergangsstation (Wien K.E.B., Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurt-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahn-Verband.

F. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von den im directen Tarife Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Decemher 1893, enthaltenen ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen, hei Aufgabe von, hezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach Hainfeld	1·8 kr.	pro 100 kg
„ Piesting	1·1 „	
„ Schramhach	2·2 „	
„ St. Egydi am Neuwalde	2·7 „	
„ Weissenbach a. d. Triesting	1·1 „	
„ Wilhelmshurg	2·2 „	

Bedingungen.

Die vorstehenden sub E und F angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung.

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegenen Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben znm Zwecke der Vermahlung bezogen werden.
   Das diese Sendnngen heziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist wie folgt zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Fracbtbriefe zu hestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglicben Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Rännlichkeiten der nrsprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwiscbenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendnngen sich von der zweiten Versandtstation auf den nrsprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirnng an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgahe muss längstens innerhalb dreier Monate vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation angerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmnng wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Streeke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.
   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmnngsstation nur daun, wenn die Einlagerung in einem öffentlieben Lagerhause, welchem die Reexpeditionshegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lantenden Original-Frachtbriefe (auch hei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1895 vorznlegen sind.

4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorhezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprecbend gekürzt.

473	472	Fortlaufende Nr.
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt von der Namen der und im
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mähr.-schles. Centralbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn	
Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel
Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen, rücksichtlich sämmtlicher Linien, welche in den Abschnitten A des Heftes 1 und 2 (Localtarif, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1894) enthalten sind, ohne Fixirung einer Minimalverfrachtungsdistanz	Den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den im Theil II, Heft 2, desselben Verbandes vom 1. Jänner 1894 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	für die Transportstrecke von nach
	IV. Den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (exclus. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	III. Den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summeran der k. k. österr. Staatsbahnen	II. Den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.W.B., B.E.B., k.k.St.B., Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. u. St.E.G.	I. Den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., M.S.C.B., k. k. St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k. k. St.B. und B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.
Anfgabe in jedem Gewichte	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit
Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1894	
Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Heft 2, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1894	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A)	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A)	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
Verschieden	V e r s c h i e d e n	Frachtsatz per 100 kg
Verschieden	Die am 1. März 1894 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galiziech-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfrachtsätzen der k. k. St.B. ab Nusedorf, abzüglich fünfzehn Percent | zehn Perzent plus den Gebühren für die k. k. Donaunferhahn	Die am 1. März 1894 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze, abzüglich fünfzehn Percent | zehn Percent	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz
Zehn Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Classe A	V e r s c h i e d e n	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
Im Kartirungswege	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Art der Durchführung
	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
	Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe n i c h t etatt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstige Begünstigungen angesehen	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
474	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schleifholz der Pos. H—20, Punkt 8, des Tarif-Theiles I	Skofelka St. Marein-Sap Grosslupp Zobelsberg Gutenfeld Grosslaschitz Ortenegg Rsifnitz Gottschee	Zwischenwässern	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen an eine Holzpapierstoff-Fabrik adressirt sein und von derselben bezogen und abgeführt werden. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 14 16 18 22 25 27 31 34 39	kr. 11 12 13 15 16 17 19 20 21	kr. 3 4 5 7 9 10 12 14 18	Im Kartirungswege		
475	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2 (Pos. H—19 der Waarenclassification des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	Bsdnarów Boryslaw Czernowitz Czortków Hadikfalva Hatna trans. Hliboka Husiatyn Skole Stanislau Stryj Wygoda Znczka	Nowosielitza-Reichsgrenze	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen mit directe von der Aufgabsstation nach Odessa lautenden Frachtbriefen. — Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 38 51 14 46 13 13 18 52 51 26 46 47 14		Im Kartirungswege		
476	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Petrolenm, roh, für Beleuchtungszwecke noch nicht verwendbar	Iwonicz Krosno Olszanica Ustrzyki	Mezö-Laborcz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine Petrolenmraffinerie in Mezö-Laborcz adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 38 38 30 36	Verschieden	Im Kartirungswege		
477	Böhmischen Commercialbahnen		Holz des Specialtarifes 2 nnd der Classe C	Nimburg St.E.G. oder vice versa	Rožďalovic	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 2 (Holz etc.) giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	16 kr.	13 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
478	B.E.B.	Betheiligten Verwaltungen	Der Artikel „Knochenschrot“ wird mit Giltigkeit vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende 1894 in den im Kartirungswege giltigen Ausnahmetarif Nr. 4 des Elbeumschlagstarifes Westösterreich—Riesa-Elbquai vom 1. Juni 1893 anfgenommen											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
479	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tyśmenica Tlumacz-Palahycze Oleszów Niżniów Korościatyn Monasterzyska Jezierzany Buczacz	T u r k a	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	kr. 10 11 11 12 13 15 16 17		Im Kartirungswege		
480	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakračer Eisenbahn	Baumaterialien, Werkzeuge, Maschinen und Inventargegenstände	Sämmtlichen Südbahnstationen, bei ununterbrochenem Durchlaufe über Südbahnstationen gerechnet, und sämmtlichen Stationen der Barcs-Pakračer Eisenbahn	Pakrač-Lipik	Sendungen müssen zum Bane und zur Installation des bei der Station Pakrač-Lipik zu errichtenden Holzsägewerkes und zur Herstellung der Geleiseanlagen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Variabel	50 Percent Nachlass von den einschlägigen Normaltarifen *)	Variabel	Im Kartirungswege		

*) mit der Beschränkung, dass bei Beförderung der obigen Sendungen in Wagenladungen à 10000 kg ein Minimal-Einheitssatz von 26 Hellern pro vierrädrigen Wagen à 10000 kg Ladegewicht und pro Kilometer plus Steuer, wobei das Auf- und Abladen durch die Partei zu erfolgen hat, und bei Einzelsendungen ein solcher von 0·4 Hellern pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manip.-Geb. pro 100 kg und plus Steuer, verbleiben muss.

481	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakračer Eisenbahn	Ausschuss-Friesen (Sägeabfälle)	Pakrač-Lipik	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Expedition von mindestens 600 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1894	Localtarife	131·3 kr. incl. ungar. Steuer	73 kr. incl. ungar. Steuer	58·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
482	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. 8, 57 und 59 des Tarifes, Theil I	Leibnitz Cilli Sagrado	Marburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Marburg bestimmt sein und an die Bauleitung desselben adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Heller 18 22 99	Verschieden	Im Kartirungswege		
483	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Velencze	Wien St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893	144	Heller 116	28	Im Kartirungswege		
				Sió-Fok	Wien St.E.G. und Wien (Matzleinsdorf)				181	150	31			

Fortlaufende Nr	484	485	486	487
Die Publication erfolgt	Böhmischen Westbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Von der Namen und ihr		Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Steine, als: Bausteine aller Art, unbearbeitet und Schiefer, Saum- und Bordsteine, Pflastersteine und Randpflastersteine	Kalk, gebrannter	Schotter	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke von	Beraun	Hohenelbe	Strassnitz	Den Anfliefernngsstationen der nachstehenden Tabelle
für die Transportstrecke nach	Prag	Reichenberg Tannwald Wostromĕř Königinhof Josefstadt-Jaromĕř Starkotsch	Göding (Station)	Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee transito nnd Stadlau
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Anfgabe in vollen Wagenladnngen, unter Anfrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden Tarifbestimmnngen. Das Anf- und Abladen dieser Transporte hat durch Arbeiter nnd auf Kosten der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist zu erfolgen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; die Sendnngen müssen für Erhaltungszwecke der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft bestimmt nnd an Organe der genannten Verwaltnng adressirt sein. Anf- nnd Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmnngsstation directe lantenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aut- und Abladen der Sendnngen dnrch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	Vom 1. März 1894 bis anf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Bis anf Widerrnf, jedoch längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang znm Localgütertarif Pos. 57a	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Angnst 1883	Localtarife	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Febrnar 1893, insoweit directe Frachtsätze bestehen; sonst Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	11·6 kr. ö. W.	17·5 kr. 23·4 19·9 16·4 22·8 23·5 kr.	10·4 kr.	Siehe nachstehende Tabelle
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	10·0 kr. ö. W.	15·0 kr. 19·0 16·0 14·4 19·5 21·0 kr.	6·9 kr.	Siehe nachstehende Tabelle
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	1·6 kr. ö. W.	2·4 kr. 4·5 3·9 2·0 3·3 2·5 kr.	3·5 kr.	Siehe nachstehende Tabelle
Art der Durchführnng	Im Kartirungswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Docnmente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lantende, von der Anfgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen		Der Znschlag zn den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. kommt nicht znr Berechnung	Die nebenstehende Frachtbegünstignng ist für Parteien nnzugänglich	

Auflieferungs-Station	Bestehender	Zugestandener	Nachlass vom bestehenden
	Frachtsatz pro 100 kg		
	Kreuzer		
Alt-Sandez	83	78·4	4·6
Bednarów	118	113·4	4·6
Belz	105	100·4	4·6
Biecz	87	83·4	3·6
Bilcze-Wolica	111	106·4	4·6
Bobowa	82	78·4	3·6
Bóbrka	109	104·4	4·6
Bochnia	67	63·5	3·5
Bolechów	112	107·4	4·6
Boryslaw	108	103·4	4·6
Brody	115	110·4	4·6
Buczacz	128	123·4	4·6
Bursztyn	116	111·4	4·6
Chabówka	70	65·4	4·6
Czarna	77	73·5	3·5
Czernowitz	132	127·4	4·6
Czortków	132	127·4	4·6
Debica	80	76·5	3·5
Dobra	74	69·4	4·6
Dobromil	99	94·4	4·6
Dolina	114	109·4	4·6
Drohobycz	107	102·4	4·6
Dublany-Kranzberg	104	99·4	4·6
Dzuryn	Besteht kein directer Frachtsatz	126·4	—
Friedrichshütte	56	51·4	4·6
Fulsztyn-Gleboka	Besteht kein directer Frachtsatz	96·4	—
Gorlice	87	83·4	3·6
Gródek	102	98·4	3·6
Grybów	83	79·5	3·5
Hadikfalva	138	133·4	4·6
Hadyńkowce	134	129·4	4·6
Hatna	140	136·4	3·6
Hliboka	136	131·4	4·6
Hnsiatyn	137	132·4	4·6
Iwonicz	93	88·4	4·6
Jaroslan	92	88·4	3·6
Jaslo	89	85·4	3·6
Jeleśnia	57	52·4	4·6
Jezierzany	127	123·4	3·6
Jordanów	67	62·4	4·6
Kalusz	117	112·4	4·6
Kasina wielka	Besteht kein directer Frachtsatz	68·4	—
Kolomea	125	120·4	4·6
Kopyczyńce	135	130·4	4·6
Korczów	104	99·4	4·6
Korosciatyn	Besteht kein directer Frachtsatz	120·4	—
Krasne	111	106·4	4·6
Krościenko	101	96·4	4·6
Krosno	92	88·4	3·6
Krystynopol	107	102·4	4·6
Lancut	88	84·4	3·6
Lemberg	106	101·4	4·6
Lemberg podz.	106	101·4	4·6
Limanuwa	77	72·4	4·6
Liskó Lukawica	98	93·4	4·6
Lobaczów	97	92·4	4·6
Lubience	111	106·4	4·6
Maków	65	60·4	4·6
Marcinkowice	81	76·4	4·6
Mielec	85	81·4	3·6
Mikolajów	110	105·4	4·6
Milówka	57	52·4	4·6
Mooasterzyska	126	121·4	4·6
Mósciska	99	94·4	4·6
Mszana dolna	71	66·4	4·6
Mszyna Krynica	88	83·4	4·6
Nadbrzezie	90	86·4	3·6
Neu-Sandez	82	77·4	4·6
Neu-Zagórz	97	92·4	4·6
Nizankowice	Besteht kein directer Frachtsatz	92·4	—
Niźniów	123	118·4	4·6
Oleszyce	96	91·4	4·6
Olszanica	99	94·4	4·6
Osielec	Besteht kein directer Frachtsatz	62·4	—
Ottynia	122	117·4	4·6
Pisarzowa	Besteht kein directer Frachtsatz	74·4	—
Piwniczna	86	81·4	4·6
Podwoloczyska	125	120·4	4·6
Posada Chyrówska	99	94·4	4·6
Przemysl	96	91·4	4·6
Przeworsk	90	86·4	3·6
Pyszkowce	Besteht kein directer Frachtsatz	124·4	—
Radymno	94	89·4	4·6
Rawa rnska	101	96·4	4·6
Raycza	59	54·4	4·6
Rozvadów	93	88·4	4·6
Rymanów	94	89·4	4·6
Rytro	84	79·4	4·6
Rzeszów	86	82·4	3·6
Sadowa Wisznia	101	96·4	4·6
Sambor	102	98·4	3·6
Sanok	97	92·4	4·6
Sedziszów	84	79·4	4·6
Skawce	Besteht kein directer Frachtsatz	60·4	—
Skole	113	108·4	4·6
Skolyszyn	Besteht kein directer Frachtsatz	84·4	—
Slotwina	71	67·5	3·5
Sniatyn	129	124·4	4·6
Sokal	108	103·4	4·6
Sól	59	54·4	4·6
Stanislau	120	115·4	4·6
Starzawa	100	95·4	4·6
Stryj	109	105·4	3·6
Stryszów	Besteht kein directer Frachtsatz	60·4	—
Sucha	63	58·4	4·6
Snczawa	141	136·4	4·6
Szerzec	Besteht kein directer Frachtsatz	103·4	—
Tarnobrzeg	89	85·4	3·6
Tarnopol	120	115·4	4·6
Tarnów	74	70·5	3·5
Trzciana	85	81·4	3·6
Tuchow	Besteht kein directer Frachtsatz	73·5	—
Tymbark	76	71·4	4·6
Ustrzyki	101	96·4	4·6
Weg. Gorka	57	52·4	4·6
Wieliczka	63	59·5	3·5
Wygoda	122	117·4	4·6
Zablotów	127	122·4	4·6
Zadwórże	109	104·4	4·6
Zagórz	97	92·4	4·6
Zagórzany	86	82·5	3·5
Zarszyn	95	90·4	4·6
Zaryte	70	65·4	4·6
Zator*)	57	52·4	4·6
Zegiestów (Station)	87	82·4	4·6
Zielona	102	97·4	4·6
Zinczow	113	108 4	4·6
Znczka	132	127·4	4·6

*) Der Frachtsatz von Zator findet für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendnng.

Wird innerhalb des Jahres 1894 nnr ein Verfrachtnngsqnantnm vnn 700 bis exclnsive 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) nachgewiosen, so gelangen die vorhezifferten ermässigten Frachtsätze, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, zur Anwendung. Wird innerhalb der Geltnngsfrist des Zngeständnisses von Einer der vorgenannten, mindestens 356 km östlich von Oswięcim gelegenen Stationen mindestens ein Qnantnm von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendnngen von dieser Aufliefernngsstation ana den bei einem Minimalquantnm von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermäsigten Frachtsätzen eine Snperrefactie von 2 kr. pro 100 kg vergütet. Für Sendnngen nach Jedlesee loco wird neben den ermässigten Frachtsätzen nach Jedlesee transito noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwesthahn vorgesehene Manipnlationsgebühr eingehoben.

In die im gegenwärtigen Zngeständnisse stipnlirten Minimalqnantitäten werden die auf Grund der Pnblication im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1893, fortlanfende Nummer 2683, beförderten Sendnngen, soferne bezüglich derselben die Bedingungen des letzteren Zngeständnisses eingehalten sind, eingerechnet.

Von Seite der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen wnrden zur Bildong der vorstehenden directen ermässigten Frachtsätze lediglich deren tarifmässige Gehührenantheile znr Verfügnng gestellt, weshalb die bezüglichen Minimalqnantitäten für die Strecken dieser Verwaltung keine Geltnng haben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
488	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombran (K. O. B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere	Blanske	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	41·7 kr.	37·2 kr.	4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung von 3 Stück **Schnellzugs-Locomotiven,** Serie 4, und 3 Stück **Tender,** Serie 36, im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung derselben hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrations-Gebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender sind für Dampfheizung und Vacuumbremse einzurichten und mit Geschwindigkeitsmesser auszurüsten; letztere Apparate werden dem Ersteher der Lieferung franco Fabrik übergeben.

Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) ist basisches Martin-Flusseisen mit einer Zugfestigkeit von 35 bis 40 kg per Quadratmillimeter bei einer Contraction von mindestens 40 pCt. eventuell prima steierisches Schweisseisen zu verwenden.

Die Ablieferung dieser Locomotiven und Tender hat längstens Ende Juni dieses Jahres zu erfolgen.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gesiegelten Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven", bezw. „von Tender" werden **bis zum 1. März 1894,** Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protokoll der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen. Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Abtheilung 3 statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In den Offerten sind die Preise franco aller Fracht-, Zoll- und Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Gulden österr. Währung Banknoten in Ziffern und Schrift anzugeben.

Die Preise verstehen sich einschliesslich der completen Ausrüstung und sind für die Locomotiven die Preise mit Kessel aus Schweisseisenbleche und mit Kessel aus Flusseisenbleche getrennt anzuführen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten, allgemeinen und besonderen Lieferungs-Bedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

Die Offertsbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein.

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre und für Kesselbleche anzuführen und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende März 1894 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 15. Februar 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 27. Februar 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Petroleum- und Benzinmotoren für Boote und kleinere Fahrzeuge. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 22. Februar 1894, Z. 9089, an die Handels- und Gewerbekammern, betreffend das Ergebniss der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Der geehrten Kammer werden hiemit — Exemplare des Protokolles über die in der Zeit vom 29. Jänner bis 1. Februar d. J. abgehaltene Enquête, betreffend das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben, übermittelt und wird die geehrte Kammer ersucht, ein Exemplar dieses Protokolls dem wohldortigen Delegirten zukommen zu lassen.

Zugleich wird der geehrten Kammer mitgetheilt, dass die geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz eingeladen worden ist, jene Anträge der Enquête, welche eine Abänderung des gemeinsamen Tarifes, Theil I, bezwecken, in obiger Conferenz mit der möglichsten Beschleunigung zur Berathung zu bringen.

Was die von der Enquête gestellten Anträge betrifft, welche Abänderungen des Betriebsreglements selbst zum Gegenstande haben, so wird rücksichtlich derselben das erforderliche Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium demnächst eingeleitet werden.

Anlangend die in Folge der Anträge der Enquête von den Handels- und Gewerbekammern an die Bahnverwaltungen noch zu übermittelnden Vorschläge bezüglich der Verpackungsvorschriften, des Verzeichnisses der nach dem Ladegewichte zu tarifirenden Waaren u. s. w. ist das Handelsministerium bereit, dieselben entgegen zu nehmen und die weiters erforderlichen Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen zu pflegen.

Etwa weiter noch benöthigte Exemplare des Protokolls sind, soweit der Vorrath reicht, im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 50 kr. per Stück zu erhalten.

Wien, am 22. Februar 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 22. Februar 1894, Z. 9089, an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als die geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend das Ergebniss der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Der geehrten Verwaltung werden hiemit 10 Exemplare des Protokolls über die in der Zeit vom 29. Jänner bis 1. Februar d. J. abgehaltene Enquête, betreffend das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben, sowie 10 abgesonderte Abzüge des diesem Protokolle beigeschlossenen Formulars eines neuen Frachtbriefes zum eigenen Amtsgebrauche mit dem Beifügen übermittelt, dass etwa weiters benöthigte Exemplare des Protokolls, soweit der Vorrath reicht, im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 50 Kreuzer per Stück erhältlich sind.

Gleichzeitig wird die geehrte Verwaltung, als geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, eingeladen, die laut des Protokolls von der Enquête beantragten Abänderungen des gemeinsamen Tarifes,

Theil I, insoferne letztere nicht ohnehin schon von der Directoren-Conferenz am 28. December beschlossen worden sind, in dieser Conferenz ehemöglichst zur Berathung zu bringen, sowie auch die Abgabe eines Gutachtens über das neue Frachtbrief-Formulare, insbesondere hinsichtlich der Theilung der Rechnung in zwei Spalten, zu veranlassen.

Auch wollen die geehrten Bahnverwaltungen sich darüber aussprechen, ob die Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehre durch einen lichten Farbenton thatsächlich solche Vortheile für die Manipulation darbietet, dass eine etwa aus diesem Anlasse eintretende Preiserhöhung der Frachtbriefe sich rechtfertigen liesse.

Der Herr königlich ungarische Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen zur Theilnahme an diesen Berathungen zu ermächtigen.

Nachdem die nächste gemeinsame Directoren-Conferenz erst im Monate April stattzufinden hätte, so würde es sich im Interesse einer möglichsten Beschleunigung der Verhandlung, sowie auch schon mit Rücksicht auf den grossen Umfang der Verhandlungsgegenstände wohl empfehlen, im Laufe des Monates März eine ausserordentliche Directoren-Conferenz anzuberaumen.

Bei diesem Anlasse wird übrigens noch bemerkt, dass die Beschlüsse der gemeinsamen Directoren-Conferenz vom 21. und 22. September 1893 zu dem Beschwerdepunkte 5, betreffend die Specificirung der frankirten Gebühren in den Frachtbrief-Duplicaten, zu dem Beschwerdepunkte 12, betreffend die telegraphische Weitergabe der in der Versandtstation schriftlich getroffenen Verfügung, ferner zu dem Beschwerdepunkte 38, betreffend die Zulässigkeit der nachträglichen Beibringung der Cession bei Entschädigungsansprüchen wegen Verspätung, in Anbetracht ihrer Wichtigkeit für das verfrachtende Publicum nicht allein im Wege der demselben unzugänglichen Instructionen für das Bahnpersonale durchzuführen, sondern auch in den nächsten Nachtrag zum gemeinsamen Tarife, Theil I, aufzunehmen wären.

Der Berichterstattung über das Ergebniss der Directoren-Conferenz sieht das Handelsministerium mit besonderem Interesse entgegen.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 22. Februar 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Localbahnlinien von der Station Jaroměř-Josefstadt der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und von Josefstadt nach der Station Neustadt a. d. Mettau der letztgenannten Bahnlinie.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Victor Noback, Unternehmer für Erbauung von Localbahnen in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Localbahnlinien von der Station Jaroměř-Josefstadt der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und von Josefstadt nach der Station Neustadt a. d. Mettau der letztgenannten Bahnlinie im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 16. Februar 1894. Z. 1262.

Petroleum- und Benzinmotoren für Boote und kleinere Fahrzeuge.

Die vielen Verbesserungen, die der Petroleummotor in den letzten Jahren erfahren hat, ermöglichten es, ihn nicht nur in fixer Aufstellung zu verwenden, sondern auch als Betriebsmittel für Pferdebahnen und Wagen, sowie für Boote und kleinere Fahrzeuge zu benützen.

Die mit solchen Maschinen erzielten Erfolge sind in erster Linie darauf zurückzuführen, dass man sich bei den bezüglichen Entwürfen den im Jahre 1878 in die Oeffentlichkeit getretenen Otto'schen Gasmotor zum Vorbilde nahm und dessen charakteristische Eigenschaften soweit als möglich auf die neuen Petroleummotoren übertrug. Vom Otto'schen Motor, der den ihm zugeführten Brennstoff sehr gut verwerthet, ist zu erwähnen, dass er — je nach Bedarf — ein- oder mehrcylindrisch in liegender oder stehender Anordnung und in allen Grössen bis zu einer Leistung von 200 indicirten Pferdekräften hergestellt wird.

Die modernen Petroleummotoren zerfallen in zwei Classen: in die eigentlichen Petroleummotoren und in die Benzinmotoren. Bei den ersteren wird gewöhnliches Petroleum (Spec. Gewicht 0·8, Siedepunkt 180° C.) und bei den letzteren das sich durch grosse Flüchtigkeit auszeichnende Benzin (Spec. Gewicht 0·7, Siedepunkt 80° C.) als Heizmaterial verwendet.

Sowohl der Benzin- als auch der Petroleummotor erfordert, dass der Brennstoff als Dampf in den Cylinder gelange, damit er sich dort mit der Betriebsluft vermischen könne. Bei dem Benzinmotor gestaltet sich die Verdampfung sehr einfach, denn es genügt, die vom Cylinder angesaugte Luft vor ihrem Eintritte in den Cylinder durch ein mit Benzin gefülltes Reservoir zu führen, das von den aus der Maschine abziehenden Gasen umstrichen wird, damit dieselbe das nöthige Quantum von Benzindämpfen mitnehme. Für den Beginn der Maschinenbewegung — wenn das erwähnte Benzinreservoir noch nicht vorgewärmt ist — genügen die von der Betriebsluft mitgerissenen Benzindünste, so dass es keiner besonderen Vorbereitungen bedarf, um die Maschine in Gang zu bringen. Bei dem Petroleummotor hingegen wird der Brennstoff nur in dem Masse, wie er zum Verbrauche gelangt, durch eine Pumpe in den Vorgaser eingeführt. Dieser muss vorerst durch

eine Flamme gut angewärmt werden, bleibt aber später ebenfalls auf die Wärme angewiesen, welche ihm von den aus den Maschine kommenden Verbrennungsproducten mitgetheilt wird.

Die Zündung des Gasgemisches im Cylinder wird bei neuen Benzinmotoren — die zumeist nach Daimler's Princip construirt sind — mittelst eines in Rothgluth versetzten Rohres aus Platin bewirkt. Dieses Zündrohr, das ein geschlossenes und ein offenes Ende besitzt, ist mit letzterem an den Explosionsraum des betreffenden Arbeitscylinders angeschraubt und steht mit dessen Innerem in Verbindung: es wird durch die Flamme einer Petroleumlampe erhitzt. Während der Saugperiode bleibt die innere Fläche des Zündrohres nur mit Verbrennungsgasen in Berührung; im Momente der grössten Verdichtung dringt jedoch das brennbare Gasgemisch soweit in das Innere des Rohres ein, dass es mit der glühenden Fläche in Berührung kommt, worauf die Explosion erfolgt. Eine ähnliche Einrichtung ist bei vielen Petroleummotoren im Gebrauche, doch wird bei manchen die Zündung durch den elektrischen Funken bewirkt. Der elektrischen Zündung wäre der Vorzug aus dem Grunde zu geben, weil sie ermöglicht, den Augenblick der Zündung zu präcisiren und hiedurch die Unzukömmlichkeiten ausschliesst, die bei der Anwendung des Zündrohres nicht zu vermeiden sind.

Zur Kolbenschmierung benützt man bei beiden Motorengattungen Mineralöl, dessen Verbrennurg durch die Kühlung der Cylinderwände und durch die Plungerform der Kolben hintangehalten wird, welche bewirkt, dass die geschmierten Theile der Cylinderwand mit den meist erhitzten Partien der Betriebsgase nicht in Contact kommen. An Kühlwasser werden pro indicirte Pferdekraft und Stunde etwa 36 l benöthigt.

In wesentlicher Art wurde die Verbesserung der Benzin- und Petroleummotoren gefördert, als man sich entschloss, auf hohe Kolbengeschwindigkeiten überzugehen. Hiedurch wurde nicht nur ein Verkleinern der Cylinder und sämmtlicher Maschinentheile ermöglicht, sondern auch der Wärmeverlust verringert, und überdies eine grössere Gleichmässigkeit im Gange der Maschine erzielt. In dieser Hinsicht sind besonders die Daimler'schen Benzinmotoren vorzüglich; von diesen vollführen die kleineren Exemplare von 0·5 ind. Perdekraft 750 und die grösseren von 10 ind. Pferdekräften 480 Touren in der Minute, während gleichkräftige Petroleummotoren nur auf 600 und 330 Touren gebracht werden können. Hiebei ist zu bemerken, dass ein Daimler-Motor von 10 ind. Pferdekräften nur 510 kg, ein ebenso starker Petroleummotor aber 1400 kg wiegt.

Die in den Cylindern der beiden Motorengattungen sich abspielenden Vorgänge gleichen so ziemlich denjenigen, die in der Otto'schen Gaskraftmaschine auftreten. Man pflegt nämlich — wie sich dies bei solchen Maschinen bewährt hat — das vom Cylinder angesaugte Gasgemisch durch den rückkehrenden Kolben soweit verdichten zu lassen, bis die Spannung 3 Atmosphären erreicht hat. Durch die hierauf bewirkte Explosion steigt die Gasspannung auf ungefähr 10 Atmosphären und die Temperatur auf 1500° C. Da die Fortpflanzung der Verbrennung in den Gasen eine gewisse Zeit benöthigt, so treten die erwähnten Maxima in Temperatur und Spannung erst ein, nachdem sich der Kolben schon um etwa den zehnten Theil seiner Hublänge vom todten Punkte entfernt hat. Auch späterhin erfolgt noch ein Nachbrennen, wodurch das durch die Expansion und die Wärmeabgabe an die Cylinderwände bedingte rasche Fallen von Spannung und Temperatur etwas verlangsamt wird. Gewöhnlich pflegt man die Expansion soweit zu treiben, bis die Spannung auf 4 Atmosphären gefallen ist, wobei die Heizgase noch eine Temperatur von 350° C. aufweisen.

Der Nutzeffect der beiden Motoren dürfte der gleiche sein, wie er von Herrn Slaby bei der Otto'schen Gaskraftmaschine constatirt wurde, wo von der Wärme, die durch Verbrennung entsteht, 18 pCt. in indicirte Arbeit umgesetzt werden, 30 pCt. mit den Auspuffgasen abziehen, 50 pCt. von den Cylinderwänden absorbirt werden und 2 pCt. durch Strahlung verloren gehen.

Eine Ausnahme von dieser Vertheilung könnte sich bei den neuen, mit Erdöl betriebenen Maschinen dahin geltend machen, dass in Folge ihrer hohen Tourenzahl an die Cylinderwände weniger Wärme abgegeben wird und dass die Auspuffgase den Cylinder mit einer etwas höheren Temperatur verlassen.

Obwohl Benzin- und Petroleummotoren hauptsächlich in Deutschland hergestellt werden, ist in den dortigen Fachblättern von der Form, wie sie für Boote angewendet werden, bisher noch keine Beschreibung erschienen.

Der „Engineer" brachte jedoch die Skizze und Beschreibung einer von der Daimler-Motoren-Gesellschaft für eine Pinasse gelieferte Benzinmaschine von 10 indicirten Pferdekräften. Diese Maschine besteht aus vier im Viertakte arbeitenden und senkrecht über der Propellerachse angeordneten Cylindern, die mit Kühlmänteln und an ihren Deckeln mit Schnüffelventilen für den Eintritt der mit Benzindämpfen gesättigten Luft, sowie mit Ablassventilen versehen sind. Die Cylinderkolben haben — wie schon früher erwähnt wurde — Plungerform und sind durch Pleuelstangen direct mit den Kurbeln verbunden, welche untereinander den Winkel von 90° einschliessen. Zwischen den Längen der Kurbeln und der Pleuelstangen besteht das Verhältniss 1 : 5. Cylinder, Pleuelstangen, Kurbeln und der unter den Cylindern liegende Theil der Propellerachse sind in einer Kammer eingeschlossen, wodurch die Ausbreitung von Benzindämpfen, die durch etwaige Undichtigkeiten aus der Maschine austreten können, verhindert wird.

Das Endstück der Achse, das den Propeller trägt, ist mit ihrem Hauptstücke durch eine Frictionskuppelung verbunden. Will man die Drehrichtung des Propellers ändern, so braucht man die Maschine nicht umzusteuern (wofür dieselbe auch nicht eingerichtet ist) sondern stellt nur die Kuppelung um. Beim Ingangsetzen wird der Propeller erst nachträglich eingekuppelt. Die Maschine besitzt ein Schwungrad und für das Ingangsetzen eine ein- und auslösbare Kurbel mit Zahnradübersetzung; ihre Geschwindigkeit wird durch das Quantum der zugeführten Benzindämpfe geregelt.

Der „Engineer" beschreibt auch ein Boot mit Petroleummotor, das die Herren Priestmann auf der Themse laufen lassen. Bei diesem Boote ist die Propellerachse nicht mit einer Umkehrkuppelung versehen; der Propeller besitzt die Mc. Glasson'sche Einrichtung, um die Steigung der Flügel im Bedarfsfalle umzukehren. Zum Ingangsetzen der Maschine dient ein mit Handarbeit aufzupumpendes Luftreservoir. Die Zündung des Gasgemisches in den Cylindern erfolgt auf elektrischem Wege.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Geleise-Umgestaltung in Mürzzuschlag.) In der Station Mürzzuschlag der obigen Eisenbahn wird eine Umgestaltung der Geleise vorgenommen. [23. Jänner, Z. 68.432 ex 1893.]

— (Reconstruction der Mürzbrücke bei Hafendorf.) Das Project hinsichtlich der Reconstruction der Eisenconstructionen an den Geleisen der in km 150·814 gelegenen Mürzbrücke bei Hafendorf wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Jänner, Z. 3332.]

— (Reconstruction mehrerer Blechbrücken.) Das Project hinsichtlich der Reconstruction der Blechbrücken in km 353·207, 353·239, 353·270, 353·285 und 354·411 beider Geleise der obigen Linie wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Jänner, Z. 3331.]

— (Wasserleitung zur Station Steinbrück.) Von der nächst km 369·9—370·0 befindlichen Quelle wird zur Station Steinbrück eine Wasserleitung hergestellt. [24. Jänner, Z. 65.818 ex 1893.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Reconstruction der Kainachbrücke der Voitsberger Industriebahn.) Das Project für die Reconstruction der Kainachbrücke in km 0·450 der Voitsberger Industriebahn wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Jänner, Z. 3329.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Abteufung eines Tunnels durch den Blocksberg in Budapest. (Concessionswerbung.) Der Bergmeister Peter Stein bewirbt sich, wie aus Budapest berichtet wird, um Ertheilung der Concession für einen vom Blocksbergquai aus durch den Blocksberg zu erbauenden Tunnel. Derselbe soll in die Achse einer der beiden zu erbauenden Brücken gelegt werden, daher entweder in die Verlängerung des vom Zollamts-Boulevard oder in die Verlängerung des vom Centralbahnhofe ausgehenden, vom Museum-Boulevard in der Richtung der Hatvanergasse bis zum Eskütér (Schwurplatz) herzustellenden neuen Strassenzuges, und, seinen Dimensionen nach, auch die Einlage eines Strasseneisenbahngeleises gestatten. In beiden Fällen würde hiedurch der am Kelenföld projectirte neue Stadtbezirk mit den linksuferseitigen Stadtbezirken in kürzester Richtung verbunden.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Projectirte Auflösung der Arader Betriebsleitung und Errichtung einer solchen in Szombathely [Steinamanger].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss gefasst, die Arader Betriebsleitung im Laufe des Jahres 1894 aufzulösen und die derzeit derselben unterstehenden Strecken den Betriebsleitungen in Kolozsvár (Klausenburg) und Szeged einzuverleiben. Des Ferneren wird an Stelle der Arader Betriebsleitung die Errichtung einer solchen in Szombathely (Steinamanger) in Aussicht genommen, nachdem, mit Ausnahme der Betriebsleitung Zágráb (Agram), welcher die croatisch-slavonischen Linien unterstehen, im Bereiche des ganzen donaurechtseitigen Districtes keine Betriebsleitung der Staatsbahnen besteht.

Projectirte Einführung heizbarer Güterwagen. (Erklärung der in der Conferenz erschienenen Vertreter der kgl. Ungar. Staatsbahnen.) In der letzthin in der Frage der Einführung heizbarer Güterwagen einberufenen Conferenz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) erklärten die Vertreter der kgl. Ungar. Staatsbahnen, dass die ungarischen, wie auch die österreichischen Bahnen sich schon seit längerer Zeit mit der Frage der Einführung heizbarer Frachtwaggons befassen, dass dieselben aber wegen der zahlreichen und grossen Schwierigkeiten bisher weder in Ungarn, noch in Oesterreich thatsächlich eingeführt werden konnten. Die grösste Schwierigkeit bildet, abgesehen von den namhaften Kosten der Einrichtung, die Frage der Ausnützuug dieser Waggons und die Rücksicht auf die Sicherheit der Transporte. Wenn solche Waggons im internationalen Verkehr benützt werden sollten, müssten dieselben in sehr grosser Anzahl in Verkehr gesetzt werden, weil die expedirten Waggons gewöhnlich erst nach längerer Zeit zurückkehren, insbesondere wenn dieselben im Auslande nach einer anderen Richtung instradirt worden sind. Auf den internen Verkehr beschränkt aber könnten die Waggons jedenfalls nur sehr mangelhaft ausgenützt werden, insbesondere dann, wenn selbe auch zur Beförderung von Stückgütern beansprucht würden. Auch ist in Betracht zu ziehen, dass die Anwendung welch' immer der jetzt bekannten Heizmethoden im Falle eines etwaigen Eisenbahnunfalles die Quelle grösserer Gefahren und Schäden werden könnte. Eben darum wird mit Rücksicht auf diesen Umstand derzeit die Partei, welche heizbare Waggons selbst beistellt, für die aus der Heizung etwa entstehenden Schäden verantwortlich gemacht. Die Vertreter der kgl. Ungar. Staatsbahnen konnten unter solchen Umständen die Einführung von heizbaren Frachtwaggons für die nächste Zeit nicht in Aussicht stellen, jedoch erklärten sie, dass die Eisenbahnverwaltungen schon jetzt bereit sind, solche Frachtwaggons, wenn selbe von den interessirten Gewerbetreibenden oder Kaufleuten beigestellt werden, unter Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen in ihre Waggonparks aufzunehmen und zu befördern. Die Eisenbahnverwaltung wird sich auch fernerhin mit dieser Frage befassen, kann jedoch die eventuelle Einführung heizbarer Waggons Seitens der Bahnverwaltung nur für den Fall in Aussicht stellen, wenn die Frage der Ausnützung dieser Wagen und die Frage des anzuwendenden Beheizungssystems eine entsprechende Lösung gefunden haben wird.

Schiffahrt.

Landungsplätze im Bereiche des Budapester Donauabschnittes. (Eintheilung für das Jahr 1894.) In Folge der für den Bau der Brücke am Eskütér (Schwurplatz) und jener am Vámhaytér (Zollamtsplatz) in Anspruch zu nehmenden Donauuferstrecken (vergl. Verordnungs.-Bl. Nr. 6) musste an mehreren Quaistrecken eine Neueintheilung der Landungs- und Lagerplätze vorgenommen werden. Die ad hoc eingesetzte Commission beschloss, die Localverkehrsstationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am Zollamtsplatz und am Schwurplatz zu vereinigen. Die neue Station wird sich gegenüber der Hutgasse befinden. Neben diese kommt dann auch die Propellerstation, welche sich jetzt auf dem Schwurplatz befindet. Auch die Mohácser und die Wiener Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden vereinigt werden. Laut der neuen Ufereintheilung erhalten die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 140, die Ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft 90, die Propeller-Gesellschaft 30, die Firma Guttenthal 80 m lange Uferabschnitte zugewiesen.

Partielle Regulirung der Donau. (Herstellung des Raab-Gonyöer Donauarmes in gut schiffbarem Zustand.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, in einem an die Raaber Handels- und Gewerbekammer gerichteten Erlasse principiell seine Zustimmung zu der von der Handelskammer im Vereine mit der Commune Györ (Raab) projectirten Herstellung und Erhaltung des Raab-Gonyöer Donauarmes in gut schiffbaren Zustand ausgesprochen und eine staatliche Subvention für den Fall in Aussicht gestellt, wenn die interessirten Factoren sich durch Beitragsleistung zu den Kosten in ausgiebiger Weise an der Realisirung dieses Projectes betheiligen würden.

Schiffahrts-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Schiffsverkehres im Bereiche der unteren Donau.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkehr der Schiffe ihrer Dampfschiffahrtsunternehmung im Bereiche der Strecken Vukovár — Ujvidék (Neusatz), ferner Belgrad—Gradistje seit 14. Februar wieder aufgenommen wurde. Die Dampfer der letztgenannten Betriebsstrecke haben bei der Thal- und Bergfahrt in Báziás Anschluss an die Fahrordnungsmässig correspondirenden Züge der Linie Báziás—Temesvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. dem pensionirten Kanzleidiener der österreichischen Staatsbahnen Johann Dickstein in Anerkennung seiner vieljährigen, treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des VI. Nachtrages zum Ausnahmetarife Nr. I.

Am 10. März 1894 tritt der VI. Nachtrag zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife Nr. I für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen der Schnitt-Tafeln b,
II. Aufhebung von Frachtsätzen,
III. Aenderung von Stationen,
IV. Neue Bestimmungen über die Berechnung der Frachtsätze im Verkehre mit den bayerischen Localbahnstationen.

Exemplare des Nachtrages VI sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 21. Februar 1894. [157]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2; Aenderung des Einführungstermines.

Die in Nr. 8 vom 20. Jänner 1894, auf Seite 177 dieses Blattes verlautbarten, vorstehend bezeichneten Tarife treten nicht am 1. März 1894, sondern am 1. Mai 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 23. Februar 1894. [158]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände.

Einführung des III. Nachtrages zu Theil I, Abtheilung A.

Zum Tarif-Theil I, Abtheilung A, tritt mit 1. März 1894 der III. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen enthält.

Wien, am 23. Februar 1894. [159]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Hinausgabe eines Berichtigungs-, bezw. Ergänzungs-Blattes zum Tarif-Theil II, Heft 3.

Zu dem mit 1. März 1894 in Kraft tretenden neuen Tarifhefte 3 für oben bezeichneten Eisenbahnverband ist mit dem gleichen Giltigkeitsdatum ein Berichtigungs-, beziehungsweise Ergänzungsblatt erschienen, welches bei den betheiligten Endbahnen und Stationen kostenfrei erhältlich ist.

Wien, am 24. Februar 1894. [160]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Aenderung, resp. Erweiterung der Nomenclatur der im Kartirungswege giltigen Frachtbegünstigungen für Getreide und Mehl.

Die in dem vom 1. April 1892 ab giltigen Anhang zum h. o. Localgütertarife unter fortlaufender Nr. 34, bezw. 44, enthaltenen ermässigten Kartirungs-Frachtsätze gelten ab 1. März 1894 für folgende Artikel, wonach die Rubrik „Artikel" der obbezeichneten Positionen des Anhanges abgeändert wird, und zwar:

bei Position 34: „Getreide, als: Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Hirse";

bei Position 44: „Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Spelz, Kleie, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste (Rollgerste), geschälte Hirse und Schälerbsen."

Die Frachtsätze und Bestimmungen dieser Positionen bleiben unverändert aufrecht.

Prag, am 22. Februar 1894. [161]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung von Personen-Haltestellen.

Am 1. März 1894 werden die an der Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya gelegenen Haltestellen:

Klecza dolna, zwischen den Stationen Wadowice und Klecza górna, und

Barwald górny, zwischen den Stationen Klecza górna und Kalwarya Zebrzydowska

für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus den affichirten Kundmachungen, sowie aus den für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

Zu diesen Haltestellen werden die aus dem Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1893 ersichtlichen Züge zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden nach Bedarf anhalten.

Aus diesem Fahrplanplacate sind auch die Abfahrtszeiten der betreffenden Züge von diesen Haltestellen zu entnehmen.

Wien, am 26. Februar 1894. [162]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung directer Frachtsätze von Gleiwitz nach Budapest und Zsolna für Eisenvitriol-Sendungen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1894 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1894, gelangen von Gleiwitz, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau nach den unten benannten Stationen directe Frachtsätze für Eisenvitriol-Sendungen (grüner Vitriol, aufgelöster Eisenvitriol ausgenommen) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief im Kartirungswege in Kraft.

Gleiwitz—Budapest (sämmtliche Budapester Stationen)	156 Pfennige
Gleiwitz—Zsolna	80 „

pro 100 Kilogramm.

Budapest, am 21. Februar 1894. [163]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
489	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg	Grossbach-Schönau (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	kr. 32·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Gross-Schwechat						28·0				
				Fischamend						26·0				
				Klein-Neusiedl						25·0				
				Schwadorf						25·0				
				Mannersdorf						25·0				
				Gerasdorf						16·3				
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Kromau					kr. 11·3	9·6	kr. 1·7			
				Wolframitz					10·3	8·7	1·6			
				oder vice versa										
			Saturationsschlamm	Grossbach-Schönau (St.E.G.)	Deutsch-Altenburg				36·3	31·0	5·3			
					Petronell				34·7	29·0	5·7			
					Rohrau				32·7	28·0	4·7			
					Bruck a/L. (St.E.G.) (Localbahn)				26·7	24·0	2·7			
					Wilfleinsdorf				26·1	23·0	3·1			
					Trautmannsdorf				25·4	22·0	3·4			
					Götzendorf				24·9	21·0	3·9			
					Grammat-Neusiedl				24·1	20·0	4·1			
					Himberg				23·3	19·0	4·3			
					Lanzendorf-Pellendorf				22·9	18·0	4·9			
					Schwechat-Kledering				22·6	18·0	4·6			
				oder vice versa										
490	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1894, sub Post 53, für die Station Wien (St.E.G.) publicirten Kartirungs- und ermässigten Frachtsätze sind unter Aufrechthaltung der daselbst fixirten Bedingungen und Modalitäten auch für die Station Wien (Nordbahnhof) giltig.											
491	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hadern der Pos. H—1 der Güter-Classification im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Troppau (K.F.N.B. oder M.S.C.B.)	Böhm.-Kamnitz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Satz	111 kr.		Im Kartirungswege		
492	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Nordbahn	Kalk, gebrannt	Lobositz	Tetschen (B.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Nachtrag V zum Anhange der Tarife, Theil II des Nordwestböhm. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1893	20·7 kr.	14·0 kr.	6·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
				via Bodenbach										

Fortlaufende Nr.	493	494	495
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Niederschlesische Kohle und Coaks	Getreide	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C
für die Transportstrecke: von	via Brünn: von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889, und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) loco	Kolin (St.E.G.)
für die Transportstrecke: nach	via Brünn: Königsfeld		
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	2000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Theil II, Heft 7, Nachtrag IV des Localtarifes der St.E.G. vom 1. März 1888	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	Kreuzer: Götzendorf (St.E.G.) 12·0; Traunmannsdorf 16·4; Wilfleinsdorf 18·8; Bruck a/L. (St.E.G.) (Localbahn) 20·8; Rohrau 20·8	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		Kreuzer: 9·1; 9·9; 12·3; 14·3; 19·1	kr.: 32·0; 31·0; 30·0; 29·5; 29·0; 28·0; 27·5; 27·5; 27·5; 29·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·0 kr.	Kreuzer: 2·9; 6·5; 6·5; 6·5; 1·7	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Die nebigen Frachtsätze haben auch ant solche Getreidesendungen, rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien (St.E.G.) Giligkeit, welche a) zum Localtarife bis Wien (St.E.G.) abgefertigt, nnd von da nach der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden, und b) mit directe nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
496	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Z i e g e l (von Loosch)	Dux A.T.E.	Ullersdorf	Einhaltung der für den Ausnahmetarif VII giltigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau der Neuanlage beim Elisabeth-Schachte in Ullersdorf bestimmt sein	Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	4·8 kr. ö. W. *)‖	2·4 kr. ö. W. *)	2·4 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind und nicht mehr rückgestellt werden	*) In diesen Sätzen sind die Ueberführungsgebühren zum Schachte nicht enthalten
497	**Böhmischen Westbahn**		Tabakfabrikate	Prag	Rokycan	Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarif vom 1. April 1882	67·5 kr. ö. W.	50·1 kr. ö. W.	17·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
498	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Wiener Verbindungsbahn	Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. loco und transit	Wien E.W.A. loco Simmering E.W.A.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 7 8	kr. 6 7	kr. 1 1	Im Rückvergütungswege	Gegen spätestens bis 1. März 1895 zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bei frankirten, bezw. der Original-Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren	In den zugestandenen Frachtsätzen ist die Abgabs-Manipulationsgebühr der E.W.A. mit inbegriffen
			Von sämmtlichen in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch- und Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr enthaltenen Aufgabestationen		Wien E.W.A. loco Simmering E.W.A.			Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr (Nachtrag I vom 15. März 1894) und Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr (Nachtrag I vom 15. März 1894) via Wien	Verschieden	Verschieden	1 kr.			
499	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Reichenau-Solnitzer Localbahn	Holz des Specialtarifes 2 (in vollen Wagenladungen)	Solnitz	Bubenč	Aufrechthaltung der für Holz des Specialtarifes 2 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	52·3 kr.		Im Kartirungswege		
500	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Die im Ausnahmetarif 3 b auf Seite 378 des vom 1. Jänner 1890 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes für Eisen und Stahl etc. bei Aufgabe von **1000** kg enthaltenen Frachtsätze für die Relationen Teschen und Trzynietz—Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) gelangen auch für die gleichen Sendungen im Gewichte **unter 1000** kg zur Anwendung.											

Durch diese Publication wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 5 ex 1894 unter Position Nr. 153 erschienene Verlautbarung ausser Kraft gesetzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
501	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als: Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz- und Grieemehl), Graupen, Grütze, Griss, gerollte Gerste und dergleichen, sowie Kleie	Borki wielkie	Oświęcim trans.	Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach einer der im Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes	Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892	Jeweilige Frachtantheile bis Oświęcim aus dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, dieselben betragen derzeit: Pfg.	kr. 105	Jeweilige Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1895 vorzulegen sind	
				Bortniki					158	94				
				Brody					162	97				
				Bursztyn					167	98				
				Chodorów					154	93				
				Czernowitz					207	118				
				Hadikfalva					225	125				
				Kałusz					169	100				
				Kołomea					192	110				
				Lemberg					138	82				
				Sokal					144	86				
				Stanislau					177	103				
				Stryj					149	89				
				Szczerzec					144	87				
				Tarnopol					177	103				
				Zabłotów					193	112				
502	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kaolin, Chamottesteine, Chamotteziegel in gewöhnlicher Fracht	Nürschan (Stationen der Böhm. Westb.)	a) Dettingen bei Urach, b) Pfullingen: Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen des nebenstehend bezeichneten Tarifes	Vom 1. März 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für den Transport von Kaolin, Chamottesteine und Chamotteziegel vom 1. Mai 1891 für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)	Besteht kein directer Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Mark ad a)	b)	c)	d)	Im Kartirungswege		
				Pilsen						1·27	1·29	1·55	1·56			
				Rokycan						1·31	1·33	1·59	1·60			
				Staab						1·38	1·40	1·66	1·67			
				Dobřan (Stationen der k. k. Oest. Staatsb.)	c) Freiburg i. Br., d) Freiburg-Wiehre: Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen					1·23	1·25	1·51	1·52			
				Kaschitz						1·40	1·42	1·68	1·69			
				Kšžnan						1·51	1·53	1·79	1·80			
				Littik						1·46	1·48	1·74	1·75			
				Ober-Břis						1·38	1·40	1·66	1·67			
				Pilsen						1·42	1·44	1·70	1·71			
				Podersam						1·31	1·33	1·59	1·60			
				Přestitz						1·55	1·57	1·83	1·84			
				Třemosna						1·44	1·46	1·72	1·73			
										1·38	1·40	1·66	1·67			
503	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bezüglich Rakonitz und Saaz auch im Namen der Buschtěhrader Eisenbahn	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen	Ebenfurth Mühle, Getzersdorf, Herzogenburg, Klein-Schwechat, Traismauer, Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1894	Vide nachstehende Tabelle					Im Kartirungswege		

Von	Ebenfurth Mühle*)			Getzersdorf, Herzogenburg, Traismauer			Klein-Schwechat			Wien Donauquaibahnhof und Wien Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit		
Nach	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass
	Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz		
	pro 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W. Noten											
Amstetten	42·5	38·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5
Beneschau	85·5	77·5	8·0	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5
Bilin (k.k.St.B.)	113·5	106·5	7·0	100·0	96·0	4·0	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5
Branuan a/Inn	75·5	71·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	64·5	60·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnic	—	—	—	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	113·5	106·5	7·0	100·0	96·0	4·0	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5
Budweis	70·5	64·5	6·0	—	—	—	57·0	54·5	2·5	55·0	52·5	2·5
Dux-Ladowitz	—	—	—	102·0	98·0	4·0	—	—	—	—	—	—
Dux-Liptitz	—	—	—	102·0	98·0	4·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5
Eger (k.k.St.B.)	109·5	103·5	6·0	97·0	93·0	4·0	101·0	98·5	2·5	99·0	96·5	2·5
Eggenburg	48·5	44·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	102·5	97·5	5·0	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Frankenmarkt	70·5	66·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebahnhof	68·5	64·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	105·0	101·0	4·0	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5
Horazdowic Stadt	—	—	—	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5
Ischl	73·5	69·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	—	—	—	83·0	80·5	2·5	81·0	78·5	2·5
Klostergrab	—	—	—	103·0	100·0	3·0	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5
Kosten	—	—	—	103·0	100·0	3·0	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5
Krems	36·5	32·5	4·0	—	—	—	—.	—	—	—	—	—
Lambach	62·5	58·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	54·5	50·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	—	—	—	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5
Marienbad	104·5	98·5	6·0	92·0	88·0	4·0	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5
Mies Kladrau	—	—	—	84·0	82·0	2·0	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5
Nepomuk	—	—	—	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5
Nenern	—	—	—	—	—	—	86·0	83·5	2·5	84·0	81·5	2·5
Neugedein	—	—	—	—	—	—	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5
Neuhaue	—	—	—	—	—	—	65·0	62·5	2·5	63·0	60·5	2·5
Ober Cerekwe	—	—	—	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5
Ober Lentensdorf	—	—	—	102·0	98·0	4·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5
Patzan	—	—	—	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5
Petersburg Jechuitz	—	—	—	91·0	87·0	4·0	94·0	91·5	2·5	92·0	89·5	2·5
Pilgram	—	—	—	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5
Pilsen K.F.J.B.	93·5	85·5	8·0	79·0	76·0	3·0	83·0	80·5	2·5	81·0	78·5	2·5
Pisek	—	—	—	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5
Plan Tachau	102·5	97·5	5·0	89·0	87·0	2·0	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Podersam	—	—	—	92·0	90·0	2·0	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5
Postelberg	—	—	—	99·0	95 0	4·0	102·0	99·5	2·5	100·0	97·5	2·5
Prag (K.F.J.B.)	—	—	—	79·0	76·0	3·0	—	—	—	—	—	—
Pfibram	—	—	—	—	—	—	80·0	77·5	2·5	78·0	75·5	2·5
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	—	—	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	109·5	103·5	6·0	—	—	—	101·0	98·5	2·5	99·0	96·5	2·5
Saaz (k.k.St.B.)	—	—	—	97·0	93·0	4·0	—	—	—	—	—	—
Salzburg	78·5	74·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schärding	72·5	68·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	—	—	—	93·0	90·5	2·5	91·0	88·5	2·5
Schütteuhofen	86·5	79·5	7·0	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5
Schwarzenau-Zwettl	56·5	52·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter Seitenstetten	46·5	42·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	75·5	71·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	54·5	50·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	—	—	—	69·0	66·5	2·5	67·0	64·5	2·5
Tabor	—	—	—	—	—	—	65·0	62·5	2·5	63·0	60·5	2·5
Tans (k.k.St.B.)	99·5	92·5	7·0	—	—	—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	103·0	101·0	2·0	107·0	104·5	2·5	105·0	102·5	2·5
Tullu	40·5	36·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wels	60·5	56·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wessely ob der Luschnitz	—	—	—	—	—	—	59·0	56·5	2·5	57·0	54·5	2·5
Wilten	115·5	115·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	—	—	—	55·0	52·5	2·5	53·0	50·5	2·5

*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhregebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
504	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Lohe, auch zerkleinert oder gemahlen, unverpackt oder in Säcken verpackt	Jeleśnia	Trebitsch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen für das Tarifheft 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 2 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	61 kr.		Im Kartirungswege		
505	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Coaks in Ladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Dem Ruhrkohlengebiete (Rheinland-Westphalen), u. zw.: / von den übrigen Coaks-Versandtstationen des Ruhrkohlengebietes	von Camen und Unna-Königshorn / Donawitz, Station der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Das für den Versandt von Ruhrcoaks nach Zeltweg, behufs Inanspruchnahme der gleichen Rückvergütung, bedungene Minimal-Quantum von 5000 t muss erreicht worden sein, so dass die Sendungen nach Donawitz eine Uebersetzung dieses Quantums darstellen. Die Sendungen müssen bis Leoben im directen Verkehr abgefertigt und dortselbst umkartirt werden	Bis 1. Mai 1894	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarif 16)	Verschieden	20 Pfennig / 18 Pfennig		Im Kartirungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zu Handen der königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) in Köln bis spätestens Ende August 1894	Wegen des Nachlasses von den Frachtsätzen für Zeltweg siehe die Publication unter fortlaufender Nr. 1652 in der Nummer 100 dieses Blattes vom 29. August 1893
506	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Ziegel, und zwar Maurer- und Dachziegel als Frachtgut	Kladno (Station)	Prag (Sandthor)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	10·5 kr. ö. W.	8·0 kr. ö. W.	2·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
507	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Pflastersteine (Granitwürfel)	Niederlindewiese	Nikolsburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	40·3 kr.		Im Kartirungswege		
508	**Südbahn-Gesellschaft**													

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 2. December 1893 unter fortlaufender Nummer 2202 publicirte Begünstigung für Kohlenstifte ab Wien (Matzleinsdorf) nach Triest Südb. und Fiume hat unter den sonst hiefür bestehenden Bedingungen auch für derartige Sendungen mit der Bestimmung **nach England** Geltung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
509	Böhmischen Commercialbahnen		Pflastersteine	Wostroměř	Hořic	Frachtzahlung mindest. für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswegs		Auf- u. Abladen haben die Parteien zu besorgen
510	Südbahn-Gesellschaft		Erzklein	Mürzzuschlag trans. (Provenienz Neuberg und Kapellen)	Wien (Matzleinsdorf) transit	Bestimmungen des Specialtarifes 3, unter Einhaltung eines gebührenfreien Gutgewichtes bis zu 2·5%. Sendungen müssen nach Kleinschwechat bestimmt sein. Nur bei Verwendung leer retourgehender Kohlenwagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	59 Heller	36 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der Publication Poet 469 im Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1894 in der Rubrik „für die Transportstrecke „von und nach" soll es anstatt „Znecka" richtig „Zuczka" heissen, und ist in der Rubrik „Bezeichnung des Tarifes" zwischen den Worten „Abschnitt A" und „(Neuanflage" einzuschalten: „resp. D."

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der Publication Poet Nr. 468 im Vrdge.-Bl. Nr. 22 ex 1894 in der Rubrik „für die Transportstrecke von" (rechte Spalte der Tabelle, 3. Zeile von oben) soll es anstatt „Ustrzy" richtig „Ustrzykl" heissen.

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 20 vom 20. Februar l. J., fortl. Nr. 436, Artikel „Eichenholzextract" hat der zugestandene Frachtsatz

von Našic nach Wien St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf richtig 104
" " " Triest . . . . . " 132 } kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer

zu lauten.

Der

Russische Gütertarif der Eisenbahnen der I. u. II. Gruppe

für den Local- und den directen internen Verkehr

sammt Gebührenberechnungstabellen

in **deutscher Sprache** herausgegeben von der (405)

Redaction der „Ost-Europäischen Tarif-Rundschau" in Wien.

Die Redaction der „Ost-Europäischen Tarif-Rundschau" bereitet eine deutsche Uebersetzung des in russischer Sprache erschienenen Tarifes der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe vor. Diese deutsche Ausgabe wird sich mit dem russischen Texte vollkommen decken und den Interessenten, da das gesammte russische Eisenbahnnetz den Tarif für die I. und II. Gruppe, sowohl für den Local- als auch für die directen Verkehre acceptirt hat, ein Werk bieten, das ermöglicht, sich das nothwendige Wissen der Frachtsätze im Verkehre mit Russland zu verschaffen. Da die „Ost-Europäische Tarif-Rundschau" in erster Linie ein Auskunftsblatt für die internen und internationalen Verkehre Russlands ist, so wird dieselbe jede wie immer geartete Veränderung in den russischen Tarifen, sowie die eventuellen Nachträge, auch jede Einführung oder Aufhebung von Frachtsätzen zur Kenntniss bringen, wodurch es den Besitzern der deutschen Ausgabe der russischen Gruppentarife ermöglicht wird, sich diesen Tarif, dessen Beständigkeit im Plane der russischen Regierung liegt, handschriftlich richtig zu stellen.

Der Preis für den Tarif und die Gebührenberechnungstabelle, in zwei Bänden, Grossquartformat, broschirt, ist festgesetzt auf ö. W. fl. 7.— = Mk. 12.— = Frcs. 15.—

Bestellungen auf dieses Werk sind ausschliesslich einzusenden an die Redaction der „Ost-Europäischen Tarif-Rundschau" in Wien, Hietzing, Am Platz Nr. 4.

Die Redaction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. Wien, 1. März 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. Februar 1894, Z. 6655, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 13. Februar 1894.

Verzeichniss des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung, ad Nr. 1998/158 I über jene an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im IV. Quartal 1893 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
1368	Schimscha Carl		1					
1864	Frank Anton					1		1
2316	Dostal Johann		1					1
2650	Lesky Anton*)		1					1
2702	Winiawski Adam Johann		1					1
2798	Hejný Franz		1					
3256	Ulrich Ferdinand		1					1
3505	Bradarić Lukas		1					
3663	Haliniak Jakob**)							1
4055	Golger Alois		1					1
4078	Wenusch Franz		1					1
4138	Morautschnig Michael		1					1
4185	Pawlik Mathias	1						1
4352	Kammerlandner Ignaz	1						1
4571	Czech Kasimir	1						1
4662	Mayer Lorenz	1						1
4690	Gołebiowski Andreas	1						1
4692	Baldessarelli David							1
4819	Duczyj Theodor	1						1
5053	Bailom Johann	1						1
5129	Laskowski Julius	1						1
5139	Kohaček Eduard	1						1
5214	Skorupski Johann	1						1
5293	Pierer Simon	1						1
5331	Depiera Calistus	1						1
5354	Halla Franz	1						1
5369	Gilarski Adalbert	1						1
5381	Perkić Josef	1						1
5415	Meixner Jakob	1						1
5434	Reichelt August Franz	1						1
5493	Gustinčić Josef	1						1
5501	Jordan Ferdinand	1						1
5554	Frena Nikolaus	1						1
5563	Beara Lukas	1						1
5593	Schuchter Anton	1						1
6010	Pöche Gustav	1						1
6040	Kustynowicz Demeter	1						1
6050	Giełczyński Andreas	1						1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
6062	Neffat-Sepcich Martin	1						1
6070	Kotapka Anton	1						1
6081	Kunz Alois	1						1
6111	Pawłowicz Michael	1						1
6113	Brantner Karl	1						1
6116	Job Michael	1						1
6138	Debski Franz	1						1
6156	Gruden Josef	1						1
6158	Wybiral Martin	1						1
6160	Sager Franz	1						1
6175	Walowiec Josef	1						1
6176	Łsyko Andreas	1						1
6190	Klus Valentin	1						1
6197	Wodéra Johann	1						1
7028	Martignon Josef					1		1
7030	Kuniewicz Peter	1						1
7053	Tatarowicz Valentin	1						1
7100	Stolfa Alois	1						1
7108	Pomajda Michael	1						1
7123	Turek Georg	1						1
7160	Čechak Fabian	1						1
7203	Krochmal Michael	1						1
7229	Ziętara Johann	1						1
7235	Nolet Alexander	1						1
7265	Watzlawik Raimund	1						1
7293	Cvar Simon	1						1
7378	Gowedić Peter	1						1
7395	Kantor Johann	1						1
7442	Smykała Franz	1						1
7469	Kucharczyk Michael	1						1
7530	Rothart Jakob	1						1
7554	Eis Mathias	1						1
7563	Capotichio Blasius	1						1
7613	Krames Karl	1						1
3526	Florian Karl***)		1					
3688	Podhorodecki Andreas***)		1					
5516	Burdus Theodor***)		1					
7856	Zupfer Johann *) und ***)		1					
10052	Hromátko Wenzel***)		1					
10937	Ritschel Wilhelm***)	1						1

*) Anton Lesky ist im Jahre 1883, Johann Zupfer im Jahre 1892 gestorben. Das Erlöschen der beiden Certificate wurde jedoch bisher nicht verlautbart.

**) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun, wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an demselben, annullirt wurde.

***) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz beim k. k. Ministerium für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung aus veranlasst.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. März 1894 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. Februar 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Die Verpflichtung des Grundeigenthümers zur Abtretung von Theilen seines Grundes für Strassenzwecke ist nach der bezüglichen Bauordnung zu beurtheilen.

2. Der Umstand, dass eine Trottoirherstellung auf dem Grunde einer Eisenbahnunternehmung erfolgen soll, vermag für sich allein die Competenz des Handelsministeriums zur Ertheilung des hiezu erforderlichen Auftrages nicht zu begründen.

Der schlesische Landesausschuss hatte in Uebereinstimmung mit der Stadtgemeinde Bielitz mit der Entscheidung vom 14. December 1891, Z. 7195, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Verpflichtung auferlegt, auf dem ihr eigenthümlichen Grunde nächst der Bleichstrasse in Bielitz ein Trottoir herzustellen, obgleich auf dem Grundstücke ein Gebäude sich nicht befindet.

Die Bahngesellschaft richtete gegen diese Entscheidung die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof, in welcher sie ihre Verpflichtung zur Trottoirherstellung auf Grund der Bestimmungen der Bauordnung bestritt, ausserdem aber in Bezug auf den Bauauftrag mit Rücksicht darauf, dass das Grundstück in Folge des darunter ausgeführten Tunnels Eisenbahnzwecken dienstbar sei, die Competenz des Handelsministeriums in Anspruch nahm.

Der Verwaltungs-Gerichtshof gab zwar der Einwendung der Incompetenz der autonomen Behörden zur fraglichen Entscheidung keine Folge, hob jedoch in merito die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf.

In den Entscheidungsgründen sprach sich der Verwaltungs-Gerichtshof in formaler Hinsicht dahin aus, dass das Grundstück, auf welcher das Trottoir gelegt werden soll, desswegen, weil der Tunnel, oberhalb dessen sich der Grund befindet, über Anordnung des Handelsministeriums erbaut wurde, nicht jenen Grundstücken beizuzählen ist, welche gemäss § 5 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 (§§ 18, 19, 25), Eisenbahnzwecken gewidmet ist, dass daher die Trottoirherstellung nicht „auf einer Bahn“ ausgeführt werden soll, überdies die Anlegung eines Trottoirs nicht als eine Bauführung im Sinne des § 16 der schles. Bauordnung vom 2. Juni 1883, L.-G.-Bl. Nr. 26, angesehen werden kann, dass sohin lediglich desshalb, weil die fragliche

Grundfläche sich im Besitze der Nordbahn befindet, noch nicht die Competenz der den Bahnbau concessionirenden Behörde — des Handelsministeriums — gegeben ist, und daher eine Ausschliessung der Competenz der autonomen Organe gemäss § 102 der Bauordnung nicht vorliegt. Die Behauptung, dass durch den projectsmässig ausgeführten Tunnelbau gemäss des § 9 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ein besonderer Rechtszustand geschaffen wurde, welcher für alle künftigen Veränderungen den Ausgangspunkt zu bilden hätte, ist nicht stichhältig, weil die geforderte Tottoirherstellung mit dem Tunnelbau, der Bahnanlage und dem Bahnbetriebe in keinerlei Zusammenhang steht.

In meritaler Beziehung lagen dem Erkenntnisse des Verwaltungs-Gerichtshofes folgende Erwägungen zu Grunde:

Durch die aufgetragene Verpflichtung zur Herstellung eines Trottoirs auf dem der Nordbahn eigenthümlichen Grund wird ein dieser Gesellschaft eigenthümliches Grundstück seiner bisherigen Bestimmung und Verwendung entzogen und zum Strassengrunde für Wegezwecke einbezogen. — Die Fälle, in welchen eine solche Inanspruchnahme eines fremden Grundes Seitens der Gemeinde statthaft ist, sind aber in der Bauordnung, §§ 5, 8, 11, 12, taxativ aufgezählt und zählt zu diesen die Anlegung eines Trottoirs nicht. Es kann daher aus der im § 82 der Bauordnung der Gemeindeverwaltung in Städten eingeräumten Berechtigung, auf die Herstellung eines Trottoirs zu dringen, nicht auch das Recht abgeleitet werden, den Grundeigenthümer ausser jenen Fällen, bei welchen derselbe zur Abtretung von Theilen seines Grundes an die Gemeinde nach Massgabe der Bauordnung verpflichtet ist, zu einer Grundüberlassung zu verhalten.

[Erkenntniss vom 26. Jänner 1893, Z. 247; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 66.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 257. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Februar befanden sich im Einlaufe: Eine Zuschrift Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers, betreffend die nachträgliche Einstellung eines Betrages von 147.000 fl. in das Budget des Handelsministeriums „für die Unterstützung der Handelsmarine“, und eine Zuschrift Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers, mit welcher die von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Böhmisch-mährische Transversalbahn aufgestellte Baurechnung vorgelegt wird.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister übermittelt die am 21. December 1893 mit Rumänien abgeschlossene Handels-Convention und den am 8. December 1893 mit Spanien abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrag.

Bezüglich der Petition der Grazer Handels- und Gewerbekamer um Aufhebung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums, betreffend die Güteravisirung durch die Post beantragt der Berichterstatter Abg. Ludwig, dieselbe der Regierung zur eingehenden Würdigung und Berücksichtigung abzutreten.

Nach der Befürwortung dieses Antrages durch den Abgeordneten Morré wird derselbe angenommen.

Abg. Dr. Blažek berichtet im Namen des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition der Stadtgemeinde Reichenau a. K. in Böhmen um Gewährung einer Staatssubvention für den Bau der Localbahn von Častalovic über Reichenau nach Kwasney und beantragt, diese Petition der Regierung abzutreten.

Abg. Sokol verweist auf die Nothwendigkeit dieser Bahn und bedauert, dass für das Localbahnwesen in Böhmen so wenig geschehe; auch bittet er, die Petition der Regierung zur eingehendsten Würdigung abzutreten.

Der Antrag des Referenten wird sodann angenommen.

Derselbe Referent berichtet Namens des gleichen Ausschusses über die Petition des politischen Vereines für Taus und Umgebung um den Bau einer Eisenbahn von Taus über Klentsch und Tachau nach Plan und beantragt, diese Petition der Regierung zur Würdigung abzutreten.

Abg. Vincenz Hofmann empfiehlt auf das Wärmste den Ausschussantrag, betont die besondere Wichtigkeit der gewünschten Bahn, die durch eine stark bevölkerte, an Naturproducten wie an Industriebetrieben reiche Gegend führen solle, und bittet die Regierung um thunlichste Berücksichtigung der Petition.

Der Ausschussantrag wird angenommen.

Abg. Dr. Blažek referirt im Namen des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen der Stadt Radnic und Umgebung und des Interessenten-Comité in Radnic um Ausbau der Localbahn Chrast—Ober-Stupno über Radnic nach Vejvanov Seitens der Böhmischen Westbahn-Gesellschaft und beantragt, die beiden Petitionen der k. k. Regierung mit der Aufforderung abzutreten, dieselbe möge mit aller Entschiedenheit dahin wirken, dass die Böhmische Westbahn-Gesellschaft in Erfüllung ihrer concessionsmässigen Verpflichtung den Ausbau dieser Bahnstrecke schleunigst in Angriff nehme.

Abg. Dr. Russ berichtet Namens des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen von 43 Gemeinden der Bezirke Korneuburg, Mistelbach, Ober-Hollabrunn und Laa um den Bau einer Localbahn von Korneuburg nach Ernstbrunn und beantragt, diese Petitionen der Regierung zur eingehenden Würdigung und Berücksichtigung zu empfehlen.

Abg. Garnhaft beleuchtet die Vortheile, welche die erwähnte Bahnlinie für den zwischen der Nordwestbahn und der Staatsbahn gelegenen fruchtbaren und an natürlichen Hilfsquellen reichen Landstrich bringen würde, und empfiehlt unter Betonung der leichten Ausführbarkeit des Bahnbaues die eingehende Berücksichtigung der Petitionen.

Abg. Dr. Nitsche beantragt, die Petition des Verwaltungsrathes der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach um Uebernahme von Actien dieser Gesellschaft im Betrage von 200.000 fl. al pari der Regierung abzutreten.

Abg. Dr. Schauer unterstützt diesen Antrag und macht darauf aufmerksam, dass diese Bahn ein Mittelglied für den kürzesten directen Verkehr von Wien nach Passau und Simbach bilde.

Der Ausschussantrag wird angenommen.

Abg. Schwab beantragt, die Petitionen des österr.-ungar. Vereines der Holzproducenten, Holzhändler und Holzindustriellen in Wien und des Verbandes der Baumwoll-Industriellen Oesterreichs um theilweise Abänderung des Eisenbahn-Betriebs-Reglements dem Handelsministerium zur eingehenden Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung abzutreten.

Bei Begründung seines Antrages verweist der Referent auf die in Betreff der Revision des Eisenbahn-Betriebs-Reglements stattgefundene Enquête und dankt dem Herrn Handelsminister für die Einberufung derselben. Es sei dies der richtige Weg zur Klarstellung und Ausgleichung einander entgegenstehender Interessen. Trotzdem seien einige Petita nicht gegenstandslos geworden, so die Bestimmung des § 53 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements, betreffend die Feststellung des Gewichtes der Verladungsgüter. Im Uebrigen sei die Durchführung der von der Enquête gefassten Beschlüsse noch nicht näher bekannt.

Abg. Dr. Kronawetter hält die Angelegenheit für so wichtig, dass man — wenn es nicht vielleicht ohnehin geschehen sei — den Eisenbahnrath hätte befragen sollen. — Trotz der Enquête seien noch einige sehr wichtige Fragen zu erledigen. So habe die Enquête die Bestimmungen des § 51 des Betriebs-Reglements über die Wahl des Transportweges durch die Bahn als abänderungsbedürftig bezeichnet, leider aber habe sie auch gleichzeitig wieder einige Ausnahmen von dem allgemeinen Grundsatze, den sie aufgestellt habe, festgestellt. Redner bespricht diese vier Punkte in sehr eingehender Weise, bemängelt die schwer verständliche Sprache, in der die Bestimmungen abgefasst seien und bespricht sodann die Nothwendigkeit einer Ausdehnung der einjährigen Verjährungsfrist, von welcher auch der Eisenbahn-Ausschuss gefordert habe, dass sie durch die Reclamation unterbrochen werden solle. Zu tadeln sei auch, dass die von den Eisenbahnen festgestellten Zusatzbestimmungen nicht publicirt worden seien, da doch deren Kenntniss für das Publicum unbedingt nothwendig sei. Schliesslich kommt Redner auf

jene Klagen zu sprechen, die in jüngster Zeit über den Transport von Vieh nach Wien erhoben wurden. Redner wünscht die Beseitigung aller dieser Klagen und Beschwerden.

Berichterstatter Abg. Schwab ist gleichfalls der Ansicht, dass durch die Enquête nicht alle Petita des Publicums erledigt seien, er könne jedoch auch nicht annehmen, dass die gewiss unparteiischen Vertreter der Handelskammern sich mit Beschlüssen einverstanden erklärt haben, die gegen die Interessen des Publicums gerichtet sind.

Der Ausschussantrag wird sodann angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Holzbauten im Restaurationsparke in Wien.) Die Gesellschaft hat die Bewilligung erhalten, auf dem Eislaufplatze des Restaurationsparkes am Centralbahnhofe in Wien provisorische Holzbauten, bestehend aus einem Warteraum, einer Cassa und einem Schlittschuhdepot zu errichten. [6. Februar, Z. 6194.]

— (Linie Bruck a/L.—Hainburg: Aufstellung von Schneezäunen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. December 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Aufstellung von Schneezäunen auf der Localbahn Bruck a/L.—Hainburg in den Gemeinden Bruck a/L., Pachfurt und Petronell zur Ausführung genehmigt. [2. Februar, Z. 68.434 ex 1893.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Sadova—Smiřic: Aufstellung eines Kastenwagens in Smiřic.) In der Station Smiřic wird ein demontirter Kastenwagen aufgestellt und als Kaserne für das Zugsbegleitungspersonale eingerichtet. [1. Februar, Z. 3145.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Wasserleitung in Böhm.-Kamnitz.) In das Aufnahmsgebäude der Station Böhm.-Kamnitz und in das Wächterhaus d/18 wird aus der von der Stadtgemeinde Böhm.-Kamnitz hergestellten Wasserleitung das Wasser eingeführt. [23. Jänner, Z. 3803.]

— (Herstellung einer Wasserleitung in Böhm.-Kamnitz.) In das in km 25·2/3 nächst der Station Böhm.-Kamnitz gelegene Wächterhaus wird die städtische Wasserleitung eingeführt. [16. Jänner, Z. 2454.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bau- und Betriebslängen der Theilstrecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Localbahnen.) Die Längen für die am 28. September 1893 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Theilstrecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Localbahnen sind behördlich festgestellt worden und beträgt die Baulänge der erstgenannten Theilstrecke vom Beginne der Abzweigung nach Grosslupp (0·999 km) bis zum Endpnnkte des Geleises in der Station Grosslupp gegen Gottschee bei Wechsel Nr. 15 20·708 km. — Die bei diesem Punkte beginnende Baulänge der Theilstrecke Grosslupp—Gottschee reicht bis zum Ende des Auszugsgeleises (Geleiseabschluss) und beträgt 49·628 km. Die Betriebslänge der Theilstrecke Laibach—Gottschee setzt sich zusammen aus der Länge der eigenen und der gemeinsam mitbenützten Baustrecke; die Länge der eigenen Bahn von der Mitte des Aufnahmsgebäudes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Laibach bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Grosslupp beträgt 20·388 km, jene der gemeinsam mitbenützten Bahnstrecke, welche gleichfalls bei der Mitte des Aufnahmsgebäudes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Laibach anfängt und beim Beginne der Abzweigung nach Grosslupp endet, beträgt 1·858 km, so dass sich hieraus für die genannte Strecke eine Gesammtbetriebslänge von 22·246 km ergibt. — Für die Theilstrecke Grosslupp—Gottschee bsträgt die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Grosslupp bis zur Mitte zwischen den beiden Wechseln in der Kohlenverladestelle Gottschee 49·600 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveaucôten der Schienen gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude sind folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte in Meter
Laibach S.B.	Station	432·307 / 0·000	298·265
Laibach U.Kr.B.	„	4·389	292·070
Laverca	Haltestelle	9·347	293·209
Skofelca	Station	11·915	293·112
St. Marein-Sap	„	17·759	345·610
Grosslupp	„	21·387 / 0·000	331·810
Predole	Haltestelle	6·402	359·024
Zobelsberg	Station	9·233	412·893
Gutenfeld	„	15·045	450·272
Grosslaschitz	„	19·667	527·110
Ortenegg	„	26·725	536·423
Reifnitz	„	33·709	493·049
Mitterdorf	Haltestelle	45·633	476·104
Gottschee	Station	48·620	471·310

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von 10 Reservoirwagen für Spiritus- und Melassetransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens der Koliner Spiritus-Pottaschefabriks- und Raffinerie-Actiengesellschaft 10 Stück Reservoirwagen mit Bremse, welche bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik (Lederer & Porges) in Brünn-Königsfeld nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. October 1893, Z. 49.929, genehmigten Typenplänen ausgeführt werden, sollen in den gesellschaftlichen Wagenpark eingestellt werden. [Z. 6384.]

Ausland.

Baden. (Erbauung einer Nebenbahn von Haltingen nach Kandern.) Die Nummer V des Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das Grossherzogthum Baden enthält unter Anderem auch das Gesetz vom 3. Februar, betreffend die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Haltingen nach Kandern. Nach diesem Gesetze kann der Bau und Betrieb der genannten Nebenbahn einem Unternehmer oder einer Unternehmer-Gesellschaft überlassen werden; die Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers der Bahn werden in einer besonderen Concession festgestellt. In der Concession ist dem Staate das Recht zu wahren, das Eigenthum der Bahn nach Ablauf von 25 Jahren vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung an jederzeit anzukaufen; ausserdem ist der Staatsaufsichtsbehörde darin vorzubehalten: die Feststellung der Bahnlinie, die Bestimmung der Zahl und Lage der Stationen, die Feststellung der Projecte für die baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn, die Genehmigung und Abänderung des Tarifes der Beförderungspreise, sowie die Abänderung derselben. Die unentgeltliche Mitbenützung der vorhandenen Anlagen auf der Anschlussstation Haltingen kann dem Unternehmer gestattet und die für die Seitenbahn hier erforderliche Besorgung des Stations- und Expeditionsdienstes von der Staatsbahnverwaltung ohne Entgelt übernommen werden. Unter der Voraussetzung, dass von den betheiligten Gemeinden der gesammte, zur Herstellung der Bahn erforderliche Grund und Boden unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung gestellt und ausserdem ein Baukostenzuschuss in der zur Ermöglichung des Unternehmens erforderlichen Höhe aufgebracht wird, kann neben den Vergünstigungen bezüglich der Tax- und Sportelfreiheit, Befreiung von der Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer etc. für die Ausführung der Bahn vom Staate noch ein einmaliger unverzinslicher und nicht rückzahlbarer, aus Beständen der Eisenbahnschuldentilgungscasse zu schöpfender Beitrag von 20.000 Mk. für das Kilometer Bahnlänge gewährt werden. Der Staatsbeitrag kommt erst mit Vollendung des Baues, und zwar unmittelbar nach erfolgter Betriebseröffnung

zur Anszahlung. Nur mit Zustimmung der Staatsregiernng können die Bahnanlagen im Ganzen oder Einzelnen veräussert, verpachtet, verpfändet oder sonst belastet, auch Vorzugs-, gesetzliche oder richterliche Unterpfandsrechte daran erworben werden. Die Wirksamkeit des Gesetzes erlischt mit Ablauf des Jahres 1896, wenn bis dahin der Bau nicht vollendet ist; mit grossherzoglicher Genehmigung kann die Wirksamkeit des Gesetzes jedoch noch anf ein weiteres Jahr erstreckt werden.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 15. Februar wurde bei Berathung des kgl. Decretes Nr. 17 zur Herstellung

a) einer schmalspurigen Eisenbahn von der Station Kohlmühle nach Hohnstein,
b) einer schmalspurigen Eisenbahn von Mulda nach Sayda und
c) einer schmalspurigen Eisenbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal

das Einverständniss erklärt, zur Ausführung der vorgenannten Bahnen nnd der dabei erforderlichen Anschlussgeleise die Expropriationsbefugniss der Staatsregierung ertheilt, sowie zur Herstellnng der vorgenannten Bahnen die erforderlichen Snmmen, und zwar zu a) im Betrage von 1,048.000 Mk., zu b) im Betrage von 1,631.000 Mk. und zu c) im Betrage von 1,530.700 Mk. bewillidt. Ueber den von der Regierung vorgelegten Staatsvertrag wurde zur Herstellung der in das sächsische Staatsgebiet fallenden Strecken einer normalspurigen Eisenbahn von Rippach-Poserna nach Plagwitz einerseits und Markranstädt andererseits das Einverständniss erklärt und die Staatsregierung ermächtigt, dass sie zur Erbauung dieser Strecken und der dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlnssgeleise der kgl. preussischen Staatsregierung die Expropriationsbefugniss ertheile. Ferner wurde bei Berathnng des kgl. Decretes Nr. 23 zur Herstellnng

a) einer schmalspurigen Eisenbahn von Wilzschhaus nach Carlsfeld,
b) einer normalspurigen Eisenbahn von Limbach nach Wüstenbrand nnd
c) einer normalspurigen Eisenbahn vom Bahnhofe Waldheim nach Kriebethal

das Einverständniss erklärt, zur Ausführung dieser Eisenbahnen und der dabei erforderlichen Anschlussgeleise die Expropriationsbefugniss der kgl. Staatsregierung ertheilt und zur Herstellung der vorgenannten Bahnen die erforderlichen Snmmen, und zwar zu a) im Betrage von 605.000 Mk., zu b) im Betrage von 2,483.000 Mk. und zu c) im Betrage von 407.500 Mk. bewilligt. Schliesslich wnrden zur Erweiterung der Bahnsteiganlagen in Chemnitz 87.000 Mk. und znr Erweiterung des Bahnhofes Freiberg als zweite Rate 1,175.000 Mk. bewilligt.

Schweiz. (Genehmigung von Tarifen.) Das Eisenbahn-Departement hat nnter dem 3., bezw. 5. Februar genehmigt: Nachtrag III zum Tarife vom 8. August 1891 für die directe Beförderung von Personen nnd Gepäck im Verkehre zwischen der Schweizer. Südostbahn einerseits und der Schweizerischen Nordostbahn, sowie der Bötzbergbahn andererseits; Ergänzungen nnd Aenderungen des Ansnahmetarifes für Kohlen im Norddeutsch-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. December 1888, betreffend die Schnittsätze für die Stationen Caternberg, Dahlhausen-Ruhr (Zeche Charlotte), Dahlhausen-Ruhr (übrige Zechen), Essen B.M. (Zeche Hagenbeck), Essen B.M. (übrige Zechen), Riemke (Zechen Constantin der Grosse und Hannibal), Riemke (übrige Zechen), Bredenscheid, Schee und Sprockhövel; Anhang zum Ausnahmetarife vom 1. December 1893 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten ans Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten etc., Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, enthaltend Cursdifferenzen und Bestimmungen über deren Anwendung; Nachtrag VIII zum Heft II G, Theil II, vom 1. August 1887, Tariftabellen für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Güterverkehr, enthaltend Taxen für den directen Verkehr zwischen Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhansen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz Centralbahnhof, Mannheim Badische Staatsbahn nnd Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Tössthalbahn andererseits; ferner Nachtrag II zum Transittarif vom 1. März 1887 für die Beförderung von Getreide, roher Baumwolle, Fellen und Häuten (rohen, gesalzenen oder getrockneten, nicht aber gegerbten), Schmalz (Schweinefett), Talg, Thran, Häringen, Gambir, Katechn, Farbholzextract und Reis, sofern die Sendungen von einem belgischen oder holländischen Hafen zn Schiff nach Mannheim, Ludwigshafen a/Rh., Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhansen, Kastel, Mainz oder Gustavsburg nnd von da nach den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Vereinigten Schweizerbahnen (einschl. der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti Bahn) und der Tössthalbahn transportirt werden, Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband, enthaltend neue Frachtsätze und Aenderungen von Stationsnamen.

Frankreich. (Bahnbauten im Jahre 1894.) Die „Annales Industrielles" veröffentlichen nachstehende Liste der Bahnbauten, welche im Jahre 1894 in Angriff genommen werden sollen:

Nordbahnnetz: die Linien Laon—Liart, Don—Templeuve, Ormoy—Mareuil, Denain—St. Armand, Hanbourdin—St. André, Le Cateau nach Laon, Roubaix und an die belgische Grenze.

Ostbahnnetz: Verneuil — Morle, Armentières — Basoches, Tilport—La Ferté-Milon, Vitry—Lérouville, Toul—Nancy über Pont-St. Vincent, Provins—Esternay, Gnebwiller—Brugères, Trois—St. Julien.

Westbahnnetz: Fougères—Vitré, Avranches—Domfront, Guingamp — Carhaix, Carenten—Carteret, Guingamp—Paimpol, Carhaix—Rosporden, St. Pierre de Louviers—Andelys, Châteaubriant—Ploërmel, La Brohinière nach Dinan und Dinard, Dieppe—Havre, St. Meen nach Loudéac und Carhaix, Reolé—La Chapelle sur Erdre.

Netz der Paris-Lyon-Mediterranée Bahn: Cosne—Clamecy, Mortiers—Albertville, Amberl—Darsac, l'Isle St. Sorgue—Orange, Champagnole—Mercy, L'Argentière—St. Sesuin, Lozanne—Paray le Monial, Lure—Loulans les Forzes, Nyons—Pierrelatte, Sambadel—St. Bonnet le Château, St. Lays—Beaune, Albertville—Annecy, Cluses—Fazet, Epinac—Velars, Corbeil—Montereau, Longeruy — Divonnes, Salin — la Culode, Lons le Saulnier—St. Jean de Losne, Langon—Pay.

Orléansbahnnetz: Largnoe—Vendres, Anneau—Etampes, Bourges — Gien, Josondun — St. Florent, Limoges—Briver über Uzerches, Mauriac—Vendes, Bourges—Cosne, Marmande—Angoulême, Villeneuve—Tonneins, Monlieu—Sarlat und Hauteford de Bury, La Saure—Eynot, Leblanc—Argent, Tournon—Le Châtre Laqueville—Mont-Dore, St. Aignan (Noyers) nach Bléré und Gourdon, St. Denis—Buisson, St. Eloi—Pauxiot, Consolens—Civray und Blanc.

Südbahnnetz: Prades—Olettes, Tourmine—Vignan, Elne—Arles, Bayonne—St. Jean Pied de Port, Nerac—Mont de Marsan, Lancemezan—Arran, Mende—Brionde, Cormaux—Rodez, Levalanel—Bram, Dax—St. Sever, Pamiers—Simonos, Gaillon—Riveraltes, St. Givrons—Foix, Cette—St. Affrique, Castelsarrazin—Beaumont und St. Ecouan—Oust-Foix.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. Februar bis zum 4. März.)

Adriatischer Dienst.

27. Februar,	um 11 Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän P. Covacich, nach Venedig.
28. „	um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa nnd Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
1. März,	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.
1. „	um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Kluu, nach Venedig.
2. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marochino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.
3. „	um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän P. Covacich, nach Venedig.
1. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. Februar,	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän P. Berberovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus nnd Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè nnd Rhodus.
28. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene", Capitän M. Nicolich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas, Kusteudjè, Sulina, Galatz und Braila.

1. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Elektra", Capitän G. Bajanovich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien und Smyrna.
2. „ zu Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
3. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Venus", Capitän A. Privileggio, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. März, zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela". Capitän F. Cossovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contuma z-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate März 1894.) Im Monate März werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	März
Fiume	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	4
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„Tibor"	5
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola"	8
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	11
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua, Marseille	„Jókai"	12
Fiume, Triest	Tanger[2]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	Stefánia	15
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Arpád"	18
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua, Marseille	„B. Kemény"	19
„	Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola"	22
Fiume, Triest	Barcelona	„Rákoczy"	25
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	25
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua, Marseille	„Tisza"	26

Fiume	Liverpool	„Palmyra" (Cunard Line)	5–15
„	Gibraltar[2]), London	„Matlekovits"	5–15
„	Bordeaux, Nantes	„Mátyás Király"	5–15
„	Rouen	„Szent László"	10–20
„	Liverpool	„Alsatian"	10–20
„	Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	15–25
„	London	„Durham"	15–25
„	Hamburg		15–25
„	New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	15–25
„	Bordeaux	„Szent István"	21–31
„	Algier[2]), Glasgow	„Zichy"	21–31
„	Rotterdam, Antwerpen	„Deák"	21–31
„	London	„Sultana"	21–31
„	Leitb		21–31
„	Liverpool	„Saragossa" (Cunard L.)	25/III-5/IV

Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Árpád"	3
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„B. Kemény"	6
Marseille, Genua, Neapel, Messina, (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Szápáry"	10
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	12
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tisza"	13
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Buda"	17
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor"	20

Von:	Nach:	Dampfer	März
Marseille, Genua, Neapel, Messina (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest Fiume	„Adria"	24
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	26
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai"	27
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina, (Riposto[3]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Arpád"	31

London	Triest, Fiume	„William Bailey"	1–10
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (CunardLine)	5–15
London	Triest, Fiume	„Andrássy"	5–15
Bordeaux	„ „	„Petőfi"	5–15
Liverpool	„ „	„Andalusian"	10–20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Nagy Lajos"	10–20
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Bassano"	10–20
Glasgow	„ „	„Baross"	15–25
Rouen	„ „	„Kálman Király"	21–31
London	„ „	„Winestead"	21–31
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard L.)	25/III–5/IV

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tunis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa und den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[3]) Bedingungsweise Berührung.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien**, I., Zelinkagasse 2. — **Budapest**, Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Genehmigung des Statutes für die Krankencassa der Betriebsunternehmung.) Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat auf Grund der Verordnung des Handelsministers vom 5. Jänner 1889, Z. 50.937 ex 1888, R.-G.-Bl. Nr. 4, das gemäss der Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und vom 4. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 39, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, vorgelegte Statut der neuen Krankencassa für Bedienstete und Arbeiter der Betriebsunternehmung der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen, genehmigt.

[26. December 1893, G.-I.-Z. 24.662/93-V.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 12. Februar herausgegebene XXIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 509: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 8. Februar 1894, Z. 4056, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Bludenz, Borgo, Bregenz, Cles und Landeck in Tirol-Vorarlberg nach Niederösterreich.

Nr. 510: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 8. Februar 1894, Z. 2154, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Borstenvieh in der Station Hliboka

Nr. 511: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1894, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus Biala und Wiener-Neustadt nach Sachsen.

Nr. 512: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 31. Jänner 1894, Z. 99, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebendem Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn nach dem Schlachthofe in Zwickau.

Nr. 513: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 9. Februar 1894, Z. 160, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Contumazanstalten zu Biala und Wiener-Neustadt.

— (Inhalt des XXX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 15. Februar herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 514: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. Februar 1894, Z. 2363, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Klauenthieren in den Stationen Czerepkoutz, Hadikfalva, Hliboka und Milleszoutz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr Prag—London.

Aufhebung der Billets Prag (Staatsbahnhof)—London im Verkehre über Rotterdam, Hoek van Holland, Harvich und Vlissingen.

Mit 15. April 1894 wird die Ausgabe von directen Fahrkarten im Verkehre zwischen Prag (Staatsbahnhof) und London über Rotterdam, Hoek van Holland, Harvich und Vlissingen aufgehoben.

Wien, am 25. Februar 1894. [164]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personenverkehr und Gepäck etc.

Mit Schiffahrtsbeginn 1894 tritt unter Aufhebung des bisher bestandenen Tarifes vom Jahre 1891 sammt Nachtrag I, II und III ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr in Kraft, dessen Gebühren hinsichtlich der Schiffsstrecken in Oesterreich-Ungarn in Kronenwährung und rücksichtlich der Auslandsstrecken in Francswährung erstellt sind.

Der neue Personentarif enthält Stationstarife für die Schiffsstrecken Passau — Linz — Wien, Wien — Budapest, Budapest — Semlin — Orsova, Orsova — Galaz, Galaz — Tultscha—Ismail, Galaz — Batum, Szolnok — Szegedin—Titel—Semlin, Belgrad—Milanovatz, Belgrad—Schabatz, sowie Fahrpreise für die verschiedenen Localschiffverkehre.

Tarifexemplare zum Preise von 60 Heller sind bei dem gesellschaftlichen Drucksorten-Depot (III., Hintere Zollamtsstrasse 1) und bei sämmtlichen Agentien erhältlich.

Wien, am 27. Februar 1894. [165]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft III).

Einführung des Nachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1894 ist zum Tarifhefte III des obigen Kohlenverkehres der Nachtrag IV ins Leben getreten.

Derselbe enthält:

1. Anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Sätze für die Stationen der westungarischen Localbahn Pressburg-Steinamanger an Stelle der bisher giltigen Sätze. Die erhöhten Sätze treten erst mit dem 1. April 1894 in Kraft.
2. Einbeziehung der Stationen Szt. Gál der Ungar. Staatseisenbahnen und Lábatlan der Esztergom-Almás-Füzitöer Eisenbahn.
3. Erhöhte Frachtsätze für einige Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Budapest, am 24. Februar 1894. [166]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Mit 15. März 1894 gelangt der Nachtrag II zum Verbandsgütertarife, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Magdeburg und den serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit Umschlag in Wien (Donauuferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zur Einführung.

Der in Rede stehende Tarifnachtrag kann bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 27. Februar 1894. [167]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Druckfehler-Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 8. Februar 1894, Nr. 15, auf Seite 289 verlautbarten Kundmachung soll es 6. Zeile von oben richtig „1. Anhang, Abschnitt **A—E**, Seite 373 u. s. w." lauten.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.) Mit Schiffahrtsbeginn 1894 ist mit Giltigkeit bis auf Weiteres und unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. September 1893 ein neuer Specialtarif für die Beförderung von gedörrten Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum von den Stationen Brood, Siekovac, Schamatz, Zupanje, Brcska, Racsa, Mitrovitz, Schabatz, Obrenovac, Belgrad, Semlin, Semendria, Dubrovitza, Csernovics, Illok, Vukovár und Essegg nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien Donauquaibahnhof, Praterquai und Nordbahnlände, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg in Kraft getreten. Von den Frachtsätzen dieses Tarifes, welche per 100 kg einschliesslich der fünfpercentigen ungarischen Transportsteuer, der Ladespesen und der Transportversicherung erstellt sind, werden nachstehende Refactien gewährt: im Verkehre nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg und Linz bei Auflieferung von mindestens 1000 q in der Zeit vom Schiffahrtsbeginne 1894 bis 31. August 1894 10 kr., bei Auflieferung von mindestens 3000 q in derselben Zeit 15 kr. per 100 kg, im Verkehre nach Passau und Regensburg bei Auflieferung von mindestens 1000 q nach beiden Stationen zusammen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginne 1894 bis 31. August 1894 um 10 Pfg. per 100 kg. Die Abrechnung der Refactien erfolgt an den Aufgeber auf Grund der Original-Schiffs-Frachtbriefe, welche längstens bis 31. October 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und Kalk.) Die am 15. Jänner im Binnenverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehre derselben unter einander und mit der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft getretenen besonderen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalk-Tarif) gelangen vom 15. Februar ab auch in den nachbenannten Verkehren zur Einführung:

a) Staatsbahnverkehr Berlin—Köln linksrh. und rechts., Elberfeld und Altona, Köln linksrh.—Altona, Bromberg, Erfurt, Magdeburg, sowie Oberhessen für die an diesen Verkehren

betheiligten Privateisenbahnen mit Ausschlnss der Werra-Eisenbahn;
b) Staatsbahnverkehr mit der Altdamm-Kolberger Eisenbahn;
c) Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Verbandsverkehr. Ausgeschlossen ist der Verkehr mit der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft, Altona-Kaltenkirchner, Marienburg-Mlawka und Stargard-Küstriner Eisenbahn.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie die Anwendungsbedingungen ertheilen die Güterabfertigungsstellen, Auskunfts- und Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen Bescheid.

Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg. (Einführnng eines neuen Nachtrages im Deutsch-Russischen Eisenbahnverband.) Am 20. März a. St./1. April n. St. tritt der V. Nachtrag zum Importtarif für Russland (Theil IV des Deutsch-Russischen Gütertarifes) in Kraft, welcher ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen der Hauptsache nach Folgendes enthält:

1. eine ergänzende Bestimmung über die Beförderung der Güter nach russischen Nichttarifstationen nebst einem Verzeichniss der wichtigeren russischen Nichttarifstationen;
2. einen neuen Kilometerzeiger für die nichtrussischen Stationen zur Berechnung der Deckenmiethe;
3. einen Auszug aus den Verkehrsleitungs-Vorschriften;
4. Abänderungen nnd Ergänzungen der Waarenclassification;
5. Abänderungen und Ergänznngen des alphabetischen Verzeichnisses der Verbandsstationen;
6. Aufnahme mehrerer neuen nichtrussischen und einiger russischen Verbandsstionen;
7. einige, zum Theil durch Kürzung der Entfernungen herbeibeigeführte Tarifermässignngen;
8. einige Tariferhöhungen auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich, und zwar:
   a) in allen Classen und Ausnahmetarifen im Verkehre nach den Stationen Jnrjew und Reval um je 2·03 Kopeken für 100 kg,
   b) in der 4. Classe im Verkehre nach Pskow um 0·01 Kopeke für 100 kg,
   c) in der 8. Classe im Verkehre nach Woroniesch um 1 Kopeke für 100 kg.

Druckstücke des obigen Tarifnachtrages sind von den Verbandstationen käuflich zn beziehen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr.) Im vorbezeichneten Verkehre werden mit sofortiger Giltigkeit directe Frachtsätze für Sendungen in solchen Wagen eingeführt, welche wegen Ueberschreitung des für den Tunnel zwischen Hassel und St. Ingbert zulässigen Profils den Weg über St. Ingbert nicht benützen können. Ueber die Höhe der Frachten geben die Güterabfertignngsstellen auf Verlangen nähere Auskunft.

Königl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Einführung eines neuen Nachtrages znm Localgütertarif.) Zu dem vom 1. April 1890 giltigen Localgütertarife ist am 20. Februar der Nachtrag 27 erschienen, welcher Aenderungen und Ergänzungen in den Ausnahmetarifen für Düngemittel etc., Staubkalk, Mergel, Kali und Kalk, sowie des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter für die Strecken der Farge-Vegesacker und Ilme-Bahn und endlich die Abfertigungs-Befugnisse der Haltestelle Grifte enthält. Exemplare des Nachtrages sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Hannover-Oberhessischer und Frankfurt a. M.-Oberhessischer Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Düngemittel.) In den vorbezeichneten beiden Verkehren sind mit dem 15. d. M. für die nachstehend aufgeführten Düngemittel bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht Ansnahme-Frachtsätze in Kraft getreten, dnrch welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Ermässigungen herbeigeführt werden:

I. Rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalte von 20 pCt. reinem Kali, concentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalte von 40 pCt. reinem Kali.

II. Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm.

Die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für die unter II. aufgeführten Düngemittel, welche für Entfernungen über 50 km gelten, ist an den Nachweis der thatsächlichen Verwendung zum Düngen geknüpft und erfolgt die Gewährung der Frachtermässigung im Erstattungswege. Zunächst gelangen die regelrechten Frachtsätze znr Anwendung. Weitere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der aus Staatsmitteln zu erbauenden Eisenbahnlinie Stanislau—Woronienka ist die Ausführung des Unterbaues und Hochbaues für das zweite Geleise in der Strecke Stanislau—Chryplin und für den Erweiterungsbau in den Stationen Stanislau und Chryplin, ausschliesslich der Gebäude-Ausrüstnng im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annähernngsweisen Kosten betragen in Gulden ö. W. abgerundet fl. 286.136·—

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstige in Druck gelegte Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2), dann bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Stanislau einzusehen.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates liegen nur bei der gefertigten General-Direction und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Stanislau znr Einsicht der Offerenten auf.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 20. März 1894, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer, alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle nnd technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zn übernehmenden Aufgabe darznthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilage von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Februar 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Perfecter Correspondent
aus der
Speditions-Branche
findet sofort Stellung bei **Julius Pollak, Hof-Spedlteur, Triest.** (407)

Tarif-Beamter
in allen **Tarif-Angelegenheiten** bewandert, tüchtig in den **Arbeiten des Expeditionswesens** (Instradirung etc.), der ungarischen und dentschen Sprache in Wort und Schrift mächtig, findet bei uns dauernde Anstellung.
Brüder Neuman
Spiritus- und Presshefe-Fabrik, Spiritus-Raffinerie und Dampfmühle
in **Arad.** (406)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
511	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mais (Kukurutz) ans Pos. G-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Den Stationen der Bakowinaer Localbahnen	Den Stationen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Der Mais muss von declarirten landwirthschaftlichen Spiritus-Brennereien des Königreiches Galizien bezogen werden. Der Bezug der Sendungen kann sowohl direct als auch durch Mittelspersonen erfolgen, jedoch ist im letzteren Falle eine Bestätigung der zuständigen Finanzorgane auf den Original-Frachtbriefen zu erbringen, dass diese Sendungen an eine oder mehrere und welche der gedachten Spiritus-Brennereien abgegeben wurden. In beiden Fällen muss aber weiters auf den Original-Frachtbriefen die thatsächliche Verwendung des Mais zu Brennereizwecken der betreffenden landwirthschaftlichen Spiritus-Brennereien gefälligst ersichtlich beeheinigt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1894	L o c a l t a r i f e	Special-Tarif 1	Special-Tarif 3	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine declarirte landwirthschaftliche Spiritus-Brennerei in Galizien oder den Namen der Mittelsperson als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche die bedungenen Bescheinigungen zu tragen haben und bis längstens Ende September 1894 vorzulegen sind. Diese Documente werden bei Liquidirung der Frachtgebühren-Differenzen bahnseits zurückbehalten	
512	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 des Tarif-Theiles I	Kornitz	Triebitz trs.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	14 kr.	12 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege			

Holz der Pos. H-20 des Tarif-Theiles I	Kornitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege			
			Triebitz trs.	13	11	2				
			Kunzendorf	13	8	5				
			Mähr.-Trübau	13	7	6				
			Gewitsch-Jaroměřitz	8	5	3				
			Gross-Opatowitz	10	6	4				
			Prossnitz loco	15	12	3				
			Prossnitz trs.	16	12	4				
			Cellechowitz	15	12	3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
513	K. k. General-Direction der österr Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Der Wagenladunge-Classen A und B der Tarifee vom 1. Februar 1874 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transit-Verkehr	Wien K.F.J.B.	Verrièree transit	Bei Einhaltung der Bestimmungen im nebengenannten Tarife. Die Sendungen müssen laut Vorschreibung im Frachtbriefe nach den französischen Hafonstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle oder Nantes weiter expedirt werden, bezw. von diesen Stationen herstammen	Vom 15. März 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif vom 1. Februar 1874 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transit-Verkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Für 1000 kg Francs in Gold: Für Classe A 57·15 Für Classe B 46·05		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
514	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ahfall-(Brenn-)holz	Wama transit, für Sendungen von Rues. Moldawitza	Bojan	Frachtzahlung mindeetene für das Ladegewicht des verwendeten Wagene. Aufbezw. Abladen dnrch den Absender bezw. Empfänger	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	41·0 kr.	Für 1000 kg Francs in Gold: Für Classe A 67·15 Für Classe B 46·05		Im Kartirungswege		
					Nowosielitza				45·0 kr.	26·4 kr.	18·6 kr.			
515	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erdfarben (Farberden) der Pos. E—22 der Güterclassification dee Tarif-Theilee I	Tarvis	Lusenitz	Die Sendungen sind entweder lose oder nnr in Säcken verpackt zur Aufgahe zn bringen nnd hat die Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen zn erfolgen. Dae Auf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien anf eigene Kosten zu bewerkstelligen	Bis anf Weiteree, längstene bis 31. December 1894	Localtarif	24 kr.	13 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		
516	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement und hydraul. Kalk (Roman-Cement)	Söll-Lenkenthal	Saaz loco	Frachtzahlung für mindestens dae Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstene bis Ende December 1894	Localtarif	70	65	5	Im Kartirungswege		
517	K.k.St.B.	Betheiligte Verwaltungen	Vom 1. Mai d. J. ah werden mit Giltigkeit his zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende 1894, die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 A Schlacken pp., Nr. 3 B Schlacken pp. zum Hochofenbetriebe und Nr. 5 Blende pp. des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifes Theil II, Heft 4 im Verkehre mit allen Stationen der Südbahn sowie mit der Station Neuberg Hochöfen k. k. österr. Staatsbahn um 2 Pfg. für 100 kg erhöht.												

Bei welchem Ahfall-(Brenn-)holze ist, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht des verwendeten Wagens nicht erreicht wird, unter der Voranssetzung einer rationellen Verladnng und vollständigen Ansnützung des inneren Wagenraumes, die Frachtberechnung nach dem factischen Gewichte der Sendung, mindestens aher für 80 Procent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorzunehmen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
518	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kartoffel der Pos. K—8 und 9 der Gütereclassification des Tarif-Theiles I	den Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von in dem die politischen Bezirke: Brzozów, Sanok, Lisko, Jaroslau, Przemyśl, Mościska, Dobromil, Jaworów, Gródek, Rudki, Sambor, Turka, Staremiasto, Cieszanów, Rawa ruska, Żółkiew, Lemberg, Drohobycz, Stryj, Żydaczów, Sokal, Kamionka strumiłowa, Brody, Złoczów, Przemyślany, Bóbrka, Kohatyn, Dolina, Kalusz, Nadworna, Boborodczany, Stanislau, Brzeżany, Podbajce, Buczacz, Tlumacz, Kolomea und Kosów umfassenden galizischen Nothstandsgebiete gelegenen Gemeindeämtern oder Gutsgebiets-Vorstehern auf Grund von durch dieselben nach dem unten angefügten Formulare ausgefertigten und seitens der zuständigen k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzettels, welche je über kein grösseres Gesammtquantum als höchstens eine Wagenladung lauten dürfen *)	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1894	Localtarife	Ausnahmetarif I	0·2 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg				
				den Stationen der Kołomeaer Localbahnen					Classe C	0·7 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				den Stationen der Bukowinaer Localbahnen					Ausnahmetarif II	0·2 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg				

*) und alle darin geforderten Daten genauestens angegeben zu enthalten haben, bezogen werden, und mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, welche in Uebereinstimmung mit den correspondirenden Cumulativ-Bestellzetteln an das betreffende Gemeindeamt, bezw. den Gutsgebiets-Vorsteher als Empfänger lauten. Jedem Frachtbriefe ist bei Aufgabe der Sendung der darauf Bezug habende Cumulativ-Bestellzettel anzuheften. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen hat durch die eigenen Leute, resp. auf Kosten der betreffenden Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen

Formulare.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt / Der gefertigte Gutsgebiets-Vorsteher } in . . . . . bestellt

in . . . . . für den Bedarf { der nachbenannten Gemeindeangehörigen . . . . . / des Gutsgebietes . . . . . }

bezw. der nachbenannten Pächter auf diesem Gutsgebiete folgende Quantitäten Kartoffel:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen, bezw. Gutspächters	Kartoffel-Quantum in Kilogramm	Anmerknng
Zusammen		

Vorbeziffertes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten { Gemeindeamtes / Gutsgebiets-Vorstehers } nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Die Beladnng, bezw. Entladnng des verwendeten Eisenbahnwagens wird auf Kosten der betreffenden Absender, bezw. Empfänger bewirkt.

Das gefertigte Gemeindeamt / Der gefertigte Gutsgebiets-Vorsteher } verpflichtet sich hiemit gleichzeitig das bezogene Kartoffel-Quantum nur an die obgenannten { Gemeindeangehörigen / Gutspächter } und nur zum eigenen Gebrauche derselben abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . / Gutsgebiet . . . . . } am . . . . . 1894.

(L. S.)

Unterschrift.

Die unterzeichnete k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das oben ausgewiesene Kartoffelquantum zum eigenen Gebrauche der anfgeführten { Gemeindeangehörigen / Gutspächter } bestimmt und dem wirklichen Bedarfe derselben angemessen ist, daher die hiefür seitens der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bewilligte Frachtbegünstigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . am . . . . . 1894.

(L. S.)

Der k. k. Bezirkshauptmann:

Unterschrift.

519

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Saat-Kartoffel der Pos. K—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I

den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, sub Abschnitt A, enthaltenen Stationen

Die Saatkartoffel dürfen nur von Landwirthen des Königreiches Galizien oder von behördlich genehmigten galizischen landwirthschaftlichen Vereinen, Casinos etc. für ihre Landwirthschaft betreibenden Mitgliedern zum Zwecke des Aussäens im eigenen Wirthschaftsbetriebe, in einem während der Dauer dieser Frachtbegünstigung pro Landwirth 600 kg nicht übersteigenden Quantum bezogen werden. Der Bezug jeder derartigen Sendung ist, wenn derselbe von einem Landwirthe selbst erfolgt, auf Grund eines nach dem unten angefügten Formulare A ausgefertigten Bestellscheines zu bewirken; erfolgt dagegen der Bezug durch einen der vorangedeuteten Vereine etc., so ist hiezu ein nach dem gleichfalls unten angefügten Formulare B verfasster Cumulativ-Bestellschein beizubringen. Sowohl die Bestellscheine, wie auch die Cumulativ-Bestellscheine, haben in allen ihren Theilen genauestens ausgefüllt und mit den vorgeschriebenen Bestätigungen, zu deren Fertigung die k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaften in Krakau und Lemberg berufen sind, versehen zu sein, und müssen bei Aufgabe der damit zum Bezuge gelangenden Sendungen den betreffenden Frachtbriefen, worauf in Uebereinstimmung mit dem Bestellscheine der bestellende Landwirth, bezw. der bestellende Verein etc. als Empfänger zu figuriren hat, angeheftet werden. Die Aussteller dieser Bestellscheine haften für die genaue Einhaltung der darin eingegangenen Verpflichtung und verfallen bei constatirter missbräuchlicher Ausnützung der Frachtermässigung den im § 53 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements niedergelegten Strafbestimmungen. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern

Bis auf Weiteres, längstens bis 15. Juli 1894

Localtarif

Classe A

Ausnahmetarif II

Verschieden

Im Kartirungswege

(Formulare **A** für den Bestellschein und Formulare **B** für den Cumulativ-Bestellschein liegen bei)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
	von der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung
	und im Namen der		von	nach								Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
												Besondere Bemerkungen

Formulare A.

Bestellschein.

Der gefertigte {Grundbesitzer / Grundpächter} (Vor- und Zuname) . . . . . in . . . . . Bezirk . . . . . in Galizien, bestellt hiemit bei der Firma . . . . . in . . . . . an Saat-Kartoffeln . . . . . kg, für deren Traneport er in der Strecke der k. k. österr. Staatshahnen ab der Station . . . . . bis zur Station . . . . . die seitens der k. k. General-Direction der österr. Staatshahnen für Saat-Kartoffel hewilligte Frachtermässignng anspricht nnd verpflichtet sich daher anch gleichzeitig, das obige Qnantum Saat-Kartoffel an Nichtlandwirtbe, inshesondere an Frnchthändler, Agenten, Speditenre n. s. w. weder entgeltlich noch nnentgeltlich abzntreten, sondern ansschliesslich nnr znr Anssaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe zn verwenden.

(Ort nnd Datnm der Ansstellnng) . . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

Die nnterzeichnete k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . bestatigt hiemit, dass das oben bestellte Qnantum Saat-Kartoffel dem wirklichen Bedarfe dss Bestellers nach dem Umfang nnd den Cnltnrverhältnissen {seines Grnndbesitzes . . . . . / der von ihm gepachteten Grnndflächen . .} angemessen ist.

Krakau, Lemberg, am . . . . . 1894.

Die k. k. galizische Landwirthscbafts-Gesellscbaft in . . . . . :

(L. S.)

Unterschrift.

Formulare B.

Cumulativ-Bestellschein.

D . . . . landwirthschaftliche Verein, Casino etc. (Name) . . . . . mit dem Sitze in . . . . . Bezirk . . . . . in Galizisn bestellt hismit hei der Firma . . . . . in . . . . . an Saat-Kartoffeln ein Qnantnm von . . . . . kg für seine nachstehend verzsichneten, Landwirthschaft betreihenden Mitglieder znm Zwecke der Anssaat im eigenen Wirthschaftshetriehe derselben, nnd zwar:

Vor- nnd Znname des Vereins, Casino etc. Mitgliedes	Wohnort	Bezirk	Saat-Kartoffel Kilogramm
		Znsammen	

Für den Transport dieser Saat-Kartoffsl wird in der Strecke der k. k. österr. Staatsbahnen ab der Station . . . . . bis zur Station . . . . . die seitens der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen diesfalls bewilligts Frachtermässignng angesprochen nnd übernimmt daher d . . . . gefertigte Verein, Casino etc. namens seiner vorbenannten Mitglieder anch die Haftnng, dass die anf Grnnd dieser Cnmnlativ-Bestellnng hezogenen Saat-Kartoffeln an Nichtlandwirthe, insbesonders an Frnchthändler, Agenten, Speditenre n. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abgetreten, sondern znr Gänze nnr dem oben angegebenen Zwecke zngeführt werden.

. . . . . am . . . . . 1894.

Name des Vereines, etc.

(L. S.)

Die nnterzeichnete k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass d . . . . hestellende landwirthschaftliche Verein, Casino, etc. behördlich genehmigt ist nnd dass weiters das obige Qnantnm Saat-Kartoffel dem wirklichen Bedarfe der vorstehend angeführten Grnndhesitzer nach dem Umfange nnd den Cnltnrvsrhältnissen ihrer Grnndbesitze angemessen ist.

Krakau, Lemberg, am . . . . . 1884.

Die k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . .

Unterschrift.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
520	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle als Frachtgut	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate verwalteten Privat- und Localbahnen	Radnitz, Station der Böhm. Westbahn	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif vom 1. August 1892 für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader, Böhm. Westund Böhm. Commercialbahn	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die im vorgenannten Tarife für den Verkehr nach Stupno-Bfas (früher Radnitz genannt) enthaltenen Frachtsätze gelten auch für den Verkehr nach der neuen Station Radnitz		Kartirung		

Fortlaufende Nr.	521	522	523	524
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Vsrwaltnngen	Betheiligten Verwaltnngen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	I. Düngemittel: A) Phosphate, mineralische, roh nnd gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit); B) Gnano aller Art, Knochenasche, Knocbenkoblenabfall, Knocbenmehl, Snpsrphosphat (sanrer, phosphorsanrer Kalk). II. Erze.	Holz der Classe C nnd des Specialtarifes 2	Holz der Cl. C | Helz des Sp.-T. 2	Cichorienwurzel, frische
für die Transportstrecke von	Göllersdorf nnd Sierndorf	Orsova Verciorova Topletz	Bilnitz-Brnmov	Sadska (L.B.)
für die Transportstrecke nach	Bremen Hamburg B. Stettin Swinemünde Brake Bremerhaven Nordenham Geestemünde Altona Lübeck Harburg H. oder vice versa	Orsova Verciorova Topletz Bndapest (dnnaparti t. p. n., fővarosi közraktárak Józssfváros Lipótváros nyugoti pályandvár deli vasnt, Ó-Bnda-filatorigát)	Floridsdorf-Donanfeld Wien (St.E.G. od. K.F.N.B.) und Stadlau Floridsdorf-Donanfeld Wien (St.E.G. od. K.F.N.B.) und Stadlau	Velim
bei Erfüllung nachstehender speicller Bedingungen	Bei Frachtzahlnng nach dsm wirklichen Gewicbte, mindestsns jedoch nacb dem Ladegewichte dss verwendetsn Wagens, nntsr Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladsgewicbt	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1250 t.** Frachtzahlung für das wirklichs Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwsndeten Wagens	Frachtzahlnng mindestsns für 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagsn; Anfrecbtbaltnng der sonstigen allgemein giltigen Tarifbsstimmnngen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltnng der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Ab 5. März 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende Decembsr 1894	Bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Dentsch-österr.-nng. Seebafen-Verband	Localtarif der kgl. ung. St.B., bezw. österr.-nng. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Theil II, Heft 1, dee österr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1890	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg		Verschieden	47·9 | 48·6 | 57·2 | 57·4 Kreuzer	12·9 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	199 | 194 | 171 | 180 | 185 | 208 | 208 | 208 | 208 | 208 | 195 | 195 | 193 (I—A)	68 | 68 | 62 | 98 | 98 | 92 kr.	43 | 43 | 43 | 43 Kreuzer	11·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	215 | 207 | 171 | 185 | 229 | 229 | 229 | 229 | 229 | 209 | 208 | 205 (I—B) und II	Verschieden	4·9 | 5·6 | 14·2 | 14·4 Kreuzer	1·9 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvsrgütnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Anf die reclamirende Firma als Anfgebsrin lantende Dnplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen	Während des Schlussss der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bsstehenden Verbandsätze anch für Swinemünde Giltigkeit			Das Anf- nnd Abladsn haben die Parteien auf eigene Kostsn zu beeorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
525	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" in die Classe A resp. B eingereiht sind	Siehe Tabelle			Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif „Theil II — Heft 4" des österr.-ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1892	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kurtirungswege		
526	Mährisch-schlesische Centralbahn		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten sowie Kollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Allen Stationen der M.S.C.B.		Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen von den an den angeführten Stationen gelegenen Mühlen-Etablissements stammen und diese im Frachtbrief als Aufgeber erscheinen	Bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	Von 1—50 Kilometer 0·28 kr. pro 100 kg „ 51—100 „ 0·24 „ „ 100 „ „ 101—130 „ 0·22 „ „ 100 „ plus 4 Kreuzer Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der von dem Mühlen-Etablissement als Aufgeber erscheinenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens Ende Februar 1895 einzureichen sind	

Nach							
Wien St.E.G. oder K.F.N.B.				Stadlau, Floridsdorf—Donaufeld			
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" in die Classe							
A		B		A		B	
eingereiht sind							
Bei Aufgabe							
in beliebigen Mengen	von bezw. Frachtzahlung für mindestens			in beliebigen Mengen	von bezw. Frachtzahlung für mindestens		
	5000	10000	10000		5000	10000	10000
	Kilogramm per Frachtbrief und Wagen				Kilogramm per Frachtbrief und Wagen		
Frachtsätze per 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W.							
Von Anina*)							
180·—	163·—	103·5	101·—	180·—	161·—	101·5	99·5
Von Németi-Bogsán							
164·—	148·—	92·5	90·—	164·—	146.—	90·5	88·5

*) In den Frachtsätzen für Anina ist die im Localtarife der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII, Punkt IX festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
527	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Göding loco Lundenburg Mähr.-Ostrau Nentitschein L.B. Olmütz K.F.N.B. Prossnitz K.F.N.B. Zanchtel Würbenthal	Wichstadtl-Lichtenau k. k. öst. St.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehr vom 1. Juli 1893, bezw. Localtarife	Krenzer ö. W. 59·5 64·4 60·6 *) 34·2 40·1 52·6 63·9	57·5 53·5 60·5 57·5 34·— 40·— 52·5 60·5	2.— 10·9 0·1 0·2 0·1 0·1 3·4	Im Kartirungswege		*) Besteht kein directer Frachtsatz
				Brünn K.F.N.B.	Eisenberg a.d.M. Grumberg-Mohrau Hannsdorf Heilendorf Mähr.-Schönberg Märzdorf Petersdorf-Ullersdorf Zöptau Freiwaldau-Gräfenberg Goldenstein Heinrichsthal				50·5 55·5 53·5 *) 46·5 50·5 51·8 51·8 66·1 *) 56·3	44·— 45·5 46·5 41·5 43·— 45·— 44·— 45·— 53·5 49·— 48·—	6·5 10·— 7.— 3·5 5·5 7·8 6·— 12·6 8·3			
528	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ung. Staatsbahnen	Getreide	Bény Maros-Ludas	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, vom 1. September 1892	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1892	75 kr. 139 kr.	69 kr. 133 kr.	6 kr. 6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Original-Frachtbriefe, welche Fracht-Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt wurden
529	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze	Oderberg transit	Trzynietz	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Entladung der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	8·2 kr.	6 kr.	2·2 kr.	Im Kartirungswege		Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
530	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III (Theil I, Abtheilung B, vom 1. Februar 1894)	Mehlsack (Directions-Bezirk Bromberg)	Altpaka Arnau Böhm.-Skalitz Freiheit-Johannisbad Hohenelbe Joeefstadt-Jaromer Königinhof Königshan Neupaka Parschnitz Pilnikau Schwadowitz-Eipel Starkenbach Trantenan Trübenwaseer und umgekehrt	Unter Einhaltung der für Güter des Specialtarifes III bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1894		Mark 1·84 1·69 1·77 1·66 1·75 1·80 1·90 1·56 1·86 1·59 1·65 1·68 1·77 1·61 1·63		Im Kartirungswege		
531	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 3, und zwar: I. für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc., II. Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., III. Roheisen	Alt-Kladno und vice versa Alt-Kladno und vice versa Alt-Kladno und vice versa	Laube, Tetschen Landungsplatz Bodenbach Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönprieseu-Umschlag Dresden-Elbkai	Bei Frachtzahlung a) für Mengen unter 5000 kg, b) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, c) „ „ 10000 „ „ „ „ „	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893 Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich-Riesa-Elbkai vom 1. Juni 1893		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die in untenstehender Tabelle angegebenen Cursdifferenzen sind bis auf Weiteres doppelt abzuziehen

Tabelle.

Von und nach	Ausnahmetarif Nr. 3							Schleppbahngebühr für	
	I			II			III	I und II	III
	a	b	c	a	b	c	c		
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen								
Aussig-Landungsplatz	86	80	80	86	80	75	55	—	—
Schönprieeen-Umechlag	86	80	80	86	80	75	55	10	5
Laube und Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	91	84	84	91	84	78	55	10	5
Dresden-Elbkai	154	124	120	154	124	107	77	—	—
Riesa-Elbkai	162	127	123	162	127	110	79	—	—
Abzusetzende Cursdifferenzen	2	1	1	2	1	1	1	.	.

Fortlaufende Nr.	532	533	534	535
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Bahnverwaltungen				
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Baumateriale und Einrichtungsgegenstände	Kupfer	Brennholz	Sägespäne
für die Transportstrecke: von	Sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Triest S.B.	Barcs (Provenienz Pivnica)	Vulka-Pordány
für die Transportstrecke: nach	Gossensass	Budapest S.B.	Wien (Matzleinsdorf) und den Wien vorgelegenen Stationen und Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Münchendorf
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Sendungen müssen nachweislich für Hotelbauten in Gossensass bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von Pivnica mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat durch die Partei zu erfolgen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif für den ung.-adriat. Eisenbahn-Verband, giltig vom 25. Mai 1891	Localtarif	Westungar.-niederösterr. Verbands-Tarif, giltig vom 1. December 1893
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	149	Variabel	43 Heller
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	5% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimal-Einheitssatze von 0·26 h und Kilometer bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen erfolgt, resp. 0·32 h per 100 kg und Kilometer bei Sendungen in geringeren Quantitäten	131	74 Heller incl. Steuer	20 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Verschieden	18	Variabel	23 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 25. November 1893, sub Post 2115, für die Provenienz von Pivnica ausgewiesene Frachtsatz von 76 Hellern pro 100 kg gegenstandslos	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
536	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen, Coaks und Briquettes	Ostrauer Revier	1. Dubnicz 2. Lédecz Stationen der kgl. ungarischen Staatsbahnen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. März 1894 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1894	Heft 1 des ab 1. März 1892 giltigen Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr und Heft 1 des vom 1. April 1892 giltigen Tarifes für den Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr		Kreuzer		Im Kartirungswege		Für Sendungen von Preuss.-Schlesien wird zu den Oderberger Frachtsätzen an Ueberfuhrgebühr 1 kr. pro 100 kg hinzugerechnet	
				M.-Ostrau						1. 36·4 2. 35·4				
				Hruschau						1. 35·0 2. 34·0				
				Szczakowa						1. 34·8 2. 33·8				
				Trzebinia						1. 52·7 2. 51·7				
				Oderberg						1. 50·7 2. 49·7				
				Dombrau						1. 30·0 2. 29·0				
				Karwin						1. 28·0 2. 27·0				
				Trzynietz						1. 28·0 2. 26·0				
										1. 26·0 2. 22·0				
537	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Grubenholz der Pos. H-20, Ziffer 6, des Tarif-Theiles I	Gottschee Reifnitz Ortenegg Grosslaschitz	Trifail	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif		Heller 88 80 76 70	Heller 62 60 58 54	Heller 26 20 18 16	Im Kartirungswege		
				Gottschee Reifnitz Ortenegg Grosslaschitz	Sagor					84 76 72 66	58 56 54 50	26 20 18 16			
				Gottschee Reifnitz Ortenegg Grosslaschitz	Hrastnigg					88 80 76 70	62 60 58 54	26 20 18 16			
538	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 132 ex 1893 sub Post 2019 verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Mineralkohle ab sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres und Dombrau K.O.E., dann von Mähr.-Ostrau und Karwin nach **Leoben S.B. und Graz S.B.** erhöhen sich ab dem 15. März l. J. in Folge Einführung des mit dem gleichen Tage in Wirksamkeit tretenden Nachtrages I zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehres via Wien um 4 Heller pro 100 kg.													
539	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	kgl. ungar. Staatsbahnen	**Berichtigung.** Der auf Seite 2602 des Verordnungs-Blattes Nr. 148 vom 30. December v. J. sub „Fortlaufende Nr. 2978“ in der letzten Rubrik „Besondere Bemerkungen“ eingestellte Passus „wird auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 60 kr. pro Wagen rückvergütet“ ist dahin zu berichtigen, dass es nicht „60 kr. pro Wagon,“ sondern „0·6 kr. pro 100 kg“ heissen soll.													

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn nnd Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Raca, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowoslelitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. Wien, 3. März 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Jahre 1893. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Februar 1894, Z. 10.185, betreffend die Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Aenderungen in der Liste der Eisenbahnstrecken.

Laut einer Mittheilnng des kgl. ungarischen Inspectorats für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest vom 12. d. M. ist die Verwaltung der Linien der Poprádthalbahn (Liste der Eisenbahnen, Ungarn, Nr. 9) im Laufe des Jahres 1893 von der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn (ebendaselbst, Nr. 4) übernommen worden.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat entsprechende Vormerkung in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, genommen, und hievon den betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben vom 20. Februar d. J. Kenntniss gegeben.

Wien, am 25. Februar 1894.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. Februar 1894, Z. 10.691, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 21. Februar 1894 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in Paris dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass er die Aufnahme der nachgenannten Eisenbahnen in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, bewilligt habe:

Gesellschaft für Departemental-Eisenbahnen mit Sitz in Paris, 20, Avenue de l'Opéra;

Eisenbahn-Gesellschaft von Somain nach Anzin und an die belgische Grenze, mit Sitz der Verwaltung in Anzin, Nord;

Localbahn-Gesellschaft von Marlieux nach Châtillon-sur-Chalaronne, mit Sitz in Paris, 20, rue Taitbout.

Die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, ist demnach im Titel

Frankreich. A) Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien d'intérêt général:

folgendermassen zu ergänzen:

9. Der Gesellschaft für Departemental-Eisenbahnen.
10. Der Eisenbahn-Gesellschaft von Somain nach Anzin und bis zur belgischen Grenze.

Die Linien von localer Bedeutung:

1. Der Gesellschaft der Departemental-Bahnen.
2. Der Eisenbahn von Marlieux nach Châtillon-sur-Chalaronne.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben vom 24. Februar d. J. zur Kenntniss gebracht. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst wird, gemäss Absatz 2 des Art. 58, nach einem Monat vom Datum dieses Benachrichtigungsschreibens erfolgen.

Wien, am 28. Februar 1894.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Jahre 1893.

Im Jahre 1893 wurden in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Ganzen 721·805 km neuer Eisenbahnen (gegen 294·58 im Vorjahre) mit 156 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 21 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 5 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

In der Richtung nach Ungarn wurde ein Anschluss und an das Ausland gleichfalls ein Anschluss eröffnet.

Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 29 Theilstrecken, von denen 1 Eigenthum der k. k. österr. Regierung, 1 Eigenthum der kgl. ungarischen Regierung, 1 Eigenthum der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung, endlich 26 Eigenthum von verschiedenen Unternehmungen sind.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:					
Unterkrainer Bahn	1	69·888	1	—	14
Localbahn Strakonitz-Winterberg	1	32·293	1	—	7
Salzkammergut-Localbahn	2	28·694	—	1	14
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1	27·309	1	—	6
K. k. Staatsbahnen	1	25·660	—	—	9
Localbahn Wels-Unterrohr	2	24·796	2	—	13
Steiermärkische Landesbahnen	1	22·747	1	—	10
Localbahn Častolowitz-Solnitz	1	15·122	1	—	2
Böhmische Westbahn	1	6·595	—	—	1
Localbahn Wien-Wiener Neudorf	1	1·849	—	—	3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	1	1·849	—	1	2
Elektrische Bahn Thiergarten-Bubenč in Prag	1	0·615	—	—	—
Bukowinaer Localbahnen	1	0·586	1	—	—
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	1	0·530	1	—	—
Zusammen	16	258·533	9	2	81
II. In den Ländern der ungarischen Krone:					
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	2	82·677	1	2	10
Nagykaroly-Somkuti Eisenbahn	1	68	1	—	10
Localbahn Balaton - Szt. György — Somogy-Szobb	1	59·319	2	—	9
Slavonische Localbahn	1	48·368	1	—	5
Bartfelder Eisenbahn	1	45	1	—	11
Mnranythalbahn	1	40·926	1	—	5
Vicinalbahn Szentes-Hódmezövásárhely	1	34·4	1	—	5
Localbahn Borossebes-Menyhaza	1	21·2	1	—	7
Localbahn Hidegkut-Tomási	1	12·082	1	—	3
Localbahn Szepes-Podolin	1	11·1	1	—	4
Localbahn Zsebely-Csakovár	1	10·2	1	—	1
Zusammen	12	433·272	12	2	70
III. Im Occupationsgebiete:					
Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen	1	30	—	1	5

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 1. Mai die Strecke Matzleinsdorf (Viaduct)—Meidling (Südbahnhof) der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf (1·849 km). Die im Zuge dieser Strecke liegende Haltestelle Matzleinsdorf (Viaduct) dient für den Personen- und Gepäcksverkehr, die seit 14. März 1893 provisorisch eröffnete Frachtenstation (Wien V. Bezirk) nunmehr definitiv für den Frachten- und Eilgutverkehr. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 60 ex 1893.]

Am 1. Mai die Flügelstrecke Carolinenbrücke—Parsch der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft nebst Verbindungscurve mit der Haltestelle Aignerstrasse und der Station Parsch (1·849 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 56 ex 1893.]

Am 2. Juni die in Fortsetzung der Staatsbahnlinie Scheibmühl—Schrambach hergestellte Strecke Schrambach—Kernhof mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Tafern (Haltestelle), Freiland (Station), Inner Fahrafeld (Haltestelle), Fürthof (Haltestelle), Hohenberg (Station), In der Bruck (Haltestelle), St. Egydi am Neuwalde (Station), Markt St. Egydi am Neuwalde (Haltestelle) und Kernhof (Station) (25·660 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 63 ex 1893).

Am 20. Juni die Theilstrecke Strobl—St. Lorenz der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft nebst Verbindungscurve bei St. Lorenz mit den Stationen und Haltestellen: St. Wolfgang, Zinkenbach (H.), Gschwand (H.), Lueg (H.), St. Gilgen, Billroth (H.), Hüttenstein (H.), Scharfling (H.), Blomberg (H.) und St. Lorenz (Anschluss an die Linie Salzburg—Mondsee) (22·858 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 79 ex 1893.]

Am 1. August die Zahnradbahn auf den Schafberg mit den Stationen und Haltestellen St. Wolfgang Zahnradbahn, Ausweiche in km 2·6, Schafbergalpe und Schafbergspitze (5·836 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 97 ex 1893.]

Am 1. September die Fortsetzung der elektrischen Bahn Belvedere-Thiergarten in Prag vom Thiergarten bis zum Lustschlosse in Bubenč (0·615 km).

Am 28. September die Strecke Laibach—Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen. Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Laibach S.B. der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Laibach U.K.B., Laverca (Haltestelle), Skofelca, St. Marein, Grosslupp, Predole (Haltestelle), Zobelsberg, Gutenfeld, Grosslaschitz, Ortenegg, Reifnitz, Mitterdorf (Haltestelle), Gottschee nach Gottschee - Kohlenverladestelle (69·988 km). Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 120 ex 1893.]

Am 14. October die Theilstrecke Wels—Kremsmünster-Stift der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach. Dieselbe beginnt am westlichen Ende der Station Wels der Linie Wien—Salzburg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Wels Stadt (Haltestelle), Wels Volksgarten (Haltestelle), Aschet (Haltestelle), Schauersberg (Haltestelle), Steinhaus (Station), Oberhart (Haltestelle), Unterhart (Haltestelle), Sattledt (Station), Sipbach (Haltestelle), Kollendorf (Haltestelle) nach der Station Kremsmünster-Stift (18·676 km). Der Betrieb auf dieser Localbahn wird von der k. k. General Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V. Bl. d. H.-M. Nr. 121 ex 1893.]

Am 15. October die Localbahnstrecken Wodňan—Prachatitz und Strakonitz—Winterberg. Die Linie Wodňan—Pracbatitz beginnt am südlichen Ende der Station Wodňan der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Wodňan Stadt, Swinetic (Haltestelle), Barau, Strunkovic a/Blanitz, Husinetz nach Prachatitz (27·309 km). Die Linie Strakonitz—Winterberg beginnt am westlichen Ende der Station Strakonitz der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Strunkovic a/Wolinka, Wolin, Malenic (Haltestelle), Elčovic, Čkyn, Bohumilitz nach Winterberg (32·293 km). Den Betrieb führt die k. k. General-Directiion der Oesterr. Staatsbahnen. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 127 ex 1893.]

Am 26. October die von der Station Častolowitz in der Strecke Chlumetz—Mittelwalde der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn abzweigende Localbahnstrecke Častolowitz—Solnitz mit den Stationen Reichenau a/K. und Solnitz (15·122 km). Den Betrieb auf dieser Localbahn führt die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 143 ex 1893.]

Am 15. November die Verbindungsstrecke zwischen der Station Sudoměřitz-Petrau der bestehenden Localbahn Wessely a/M. — Sudoměřitz-Petrau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der in Ungarn gelegenen Station Szakolcza (Skalitz) im Anschlusse an die Linie Szakolcza—Dévény-Ujfalu der kgl. Ungar. Staatsbahnen (0·530 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 139 ex 1893.]

Am 19. November die Theilstrecke Kremsmünster-Stift—Unter-Rohr der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach (6·120 km). Dieselbe führt von Kremsmünster-Stift über die Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen nach der Station Unter-Rohr der Kremsthalbahn. [Kundmachung im V.-Bl. d H.-M. Nr. 127 ex 1893.]

Am 1. December die Fortsetzungsstrecke Stupno-Břas — Radnitz des Flügels Chrast—Stupno-Břas der Böhmischen Westbahn mit der Station Radnitz (Endstation) (6·595 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 142 ex 1893.]

Am 9. December die schmalspurige steiermärkische Landesbahn Kapfenberg — Au-Seewiesen mit den Stationen Kapfenberg Localbahn (Steinerhof), Thörl, Aflenz, Seebach-Turnau und Au-Seewiesen und den Haltestellen Winkel, Hansenhütte, Margarethenhütte, Wappensteinhammer und Hinterberg (22.747 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 141 ex 1893.]

Am 16. December die Verbindungsstrecke zwischen der Station Nowosielitza der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza und der in Russland gelegenen Station Russisch-Nowosielitza im Anschlusse an die neu erbaute Strecke Nowosielitza—Mohilew der Russischen Südwestbahn (0·586 km auf österr. Gebiete). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 145 ex 1893.]

II. In den Ländern der ungarischen Krone:

Am 6. August die Localbahn Zsébely-Csakovár mit dem Anschlusse in Zsébely an die Linie Temesvár—Bázias und der Station Csakovár (10·2 km).

Am 12. August die Localbahn Borossebes-Menyháza mit dem Anschluss in Borrossebes-Buttyin an die Linie Arad—Gurahoncz und den Stationen und Haltestellen Borossebes, Szelezsán-Prezest, Bohany, Dézna, Ravna, Monyasza, Menyháza-Fürdö und Menyháza (21·2 km).

Am 22. October die Vicinalbahn Szentes-Hódmezövásárhely mit den Stationen und Haltestellen Szentes (bestehende Station der Linie Szolnok—Sajol—Szentes), Szegvár, Mindszent, Martely, Hódmezövásárhely-Nepkert und Hódmezövásárhely (Anschluss an die Linie Szegedin—Csaba der kgl. Ungar. Staatsbahnen) (34·4 km).

Am 24. October die Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb mit den Stationen und Haltestellen Balaton-Szt. György (bestehende Station der Linie Kanisza—Stuhlweissenburg), Balaton-Keresztur, Balaton-Ujlak, Kethely, Marczali, Gyota, Mesztegnye, Böhönye, Segesd-Bogát, Segesd, Somogy-Szobb (Anschluss an die Linie Zákány—Dombovár) (59·319 km).

Am 22. November die Muranyithalbahn (Pelsöcz-Murany) mit dem Anschlusse in Pelsöcz an die Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den Stationen Licze-Gicze, Jolsva, Chisnyóvicz, Nagy-Röcze und Murany (40·926 km).

Am 23. November die Localbahn Békés-Csanád der kgl. Ungar. Staatsbahnen, deren Hauptlinie Szarvas—Orosháza — Mezöhegyes 77·004 km und deren Flügellinie Kis-Szénás—Nagy-Kordoros 5·673 km beträgt, mit den Stationen und Haltestellen Szarvas, (Anschluss an die Linie Mezötur—Szarvas), Csaba-Csöd, Kis-Szénás, Czákó, Palmatér, Nagy-Szénás, Orosháza (Anschluss an die Linie Szegedin—Csaba), Kardoskut, Tót-Komlos, Nagy-Majlath-Ambrozfalva, Pitvaros und Mezöhegyes (Anschluss an die Linie Szegedin—Arad) auf der Hauptlinie und Kordoros anf der Zweiglinie.

Am 29. November die Localbahn Hidegkut-Tomási mit den Verkehrsstellen Hidegkut-Gyönk (Abzweigung von der gleichnamigen Station der Linie Budapest—Dombovár der kgl. Ungar. Staatsbahnen), Majsa, Adorján und Tomási-Miklosvár (12·082 km).

Am 2. December die Theilstrecke Eszék—Našic der slavonischen Localbahn mit den Verkehrsstellen Eszék (Anschluss an die bestehende Station), Josipovac, Bisovac, Kožka, Brcznica und Našic (48·368 km).

Am 10. December die eine Fortsetzung der Localbahnen Poprád-Késmárk und Késmárk — Szepes-Béla bildende normalspurige Localbahn Szepes-Podolin mit der Abzweigestelle Eleagazas in km 20·1 der Localbahn Késmárk—Szepes-Béla und den Stationen und Haltestellen Kereszfalu, Busocz und Podolin (11·1 km).

Am 24. December die Nagykaroly—Somkuti Eisenbahn mit der Abzweigung in Gilvacs von der Linie Debreczin—Királyhaza und den Stationen Krasznа-Terebes, Karolyi-Erdöd, Sóospuszta, Közep-Homoród, Alsó-Homoród, Szinfalu, Boohid, Borsa-Valaszut, Barlafalu und Erdöszáda (68 km).

Am 25. December die Eperies-Bartfelder Eisenbahn mit dem Anschluss in Eperies an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und den Verkehrsstellen Sebes-Kellemes, Alsó-Sebes, Kapi, Tulyán, Töltszek, Deméthe, Raszlavicza, Ossiko, Hertnek, Klyusso und Bartfa (45 km).

III. Im Occupationsgebiete:

Am 23. October die Strecke Lašva—Travnik der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen mit der Abzweigung in Lašva von den bestehenden Linien und den Stationen und Haltestellen Busovaca, Han Compagnie Vitez, Bjela, Dolac und Travnik (30 km).

Inland.

Parlamentarisches.

In der 258. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Februar referirt Abg. Dr. Nitsche im Namen des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen des Bezirksausschusses Wodňan, von 15 Gemeindevertretungen des Bezirkes Moldauthein, des landwirthschaftlichen Bezirksvereines Moldauthein und der Stadtvertretung Prachatitz in Böhmen um den Bau der Localeisenbahn Moldauthein-Wodňan, eventuell auch Bechyn-Tabor und beantragt, diese Petitionen, insofern sie die Verbindung der Station Wodňan der Kaiser Franz Josef-Bahn mit der Stadt Moldauthein und der dort schiffbaren Moldau durch eine normalspurige Eisenbahn und die Ausführung dieses Bahnbaues gemäss des Landesgesetzes für das Königreich Böhmen vom 17. December 1892 in Aussicht nehmen, der Regierung zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung abzutreten.

Abg. Čestmir Lang hält die Linie Moldauthein—Bechyn—Tabor für wichtiger als die Linie Moldauthein-Wodňan und wünscht, dass die Regierung beiden Linien das gleiche Wohlwollen entgegenbringe und beiden Berücksichtigung angedeihen lassen möge.

Der Abgeordnete Purghart beantragt und begründet eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, dem Bau der Localeisenbahn Moldauthein—Wodňan die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden und den Ausbau derselben thunlichst zu beschleunigen.

Abg. Dr. Ignaz Lang beantragt ein Amendement des Ausschussantrages, nach welchem hinter den Worten „schiffbaren Moldau“ die Worte „und einer Fortsetzung über Bechyn bis nach Tabor“ eingefügt werden sollen.

Abg. Dr. Slavik wünscht die Schiffbarmachung der Moldau von Budweis aufwärts, um die Rentabilität der in Berathung stehenden Bahnstrecke zu erhöhen.

Nach dem Schlussworte des Referenten Dr. Nitsche, wird der Ausschussantrag angenommen, das Amendement des Abg. Dr. Lang abgelehnt.

Abg. Purghart zieht seinen Resolutions-Antrag zurück.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Graf Wurmbrand überreicht einen Gesetzentwurf, betreffend weitere Bestimmungen über die Durchführung der Wiener Verkehrsanlagen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Brünn: Localbahnen Rohrbach-Seelowitz und Branowitz-Gorlitz: Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Trassenrevision und Stationscommission des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Localbahnen von Rohrbach nach Seelowitz und von Branowitz nach Gorlitz für den 6. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Herr Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 3321.]

Projectirte schmalspurige Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz. (Politische Begehung, Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung, Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des Projectes des Ritschl & Comp. in Wien und Ingenieur Josef Urbansky in Linz für eine schmalspurige Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz für den 5. März anberaumt. [G.-I.-Z. 3166.]

Localbahn Wotic - Selčan. (Bauconsens für eine Variantestrecke.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde für die Variante der Theilstrecke von km 11·2—14·0 der obigen Localbahn der Bauconsens ertheilt. [7. Februar, Z. 5865.]

Localbahn Arnoldstein - Hermagor (Gailthalbahn). (Bauconsens für Hochbauten.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 6. und 7. November 1893 durchgeführten commissionellen Prüfung wurde für die Hochbauprojecte der Gailthalbahn mit Ausnahme der beantragten Vergrössernng des Vestibules im Aufnahmsgebäude der Station Hermagor, ferner mit Ausnahme der Vergrösserung der Frachtenmagazine in den Stationen Hermagor und Nötsch der Bauconsens constatirt. [9. Februar, Z. 64.568 ex 1893.]

— (Baufortschritt.) Die Bauausführung ist so weit vorgeschritten, dass in der Strecke von km 0·0 bis zur Gailbrücke in km 3·0/1 bereits der Oberbau gelegt werden konnte. Rücksichtlich dieser Strecke hat die Unternehmung auch bereits die Bewilligung zur Einführung des provisorischen Locomotivbetriebes zum Zwecke des Schotter- und Baumaterialien-Transportes erhalten. [17. Februar, G.-I.-Z. 2961.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Herstellung von zwei eisernen Brücken.) Die Projecte für die Herstellung von zwei eisernen Brücken bei km 0·113 und 0·143 der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz wurden zur Ausführung genehmigt. [9. Februar, Z. 54.341 ex 1893.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Anschaffung von 42 Intercommunicationswagen III. Classe.) Das k. k. Handelsministerium hat den Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gestellten Antrag, dass 20 Stück dreiachsige Intercommunicationswagen III. Classe Ci mit Bremse und Hüttchen nach den mit den Handelsministerial-Erlässen vom 15. October 1891, Z. 42.944, und vom 15. November 1892, Z. 44.950, genehmigten Typenplänen bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow und 22 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen III. Classe Ci nach den mit den Handelsministerial-Erlässen vom 4. Jänner und vom 21. April 1892, ZZ. 48.458 und 15.887, genehmigten Typenplänen mit unwesentlichen Abweichungen nach den von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenzeichnungen bei der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft in Nesselsdorf in Bestellung gebracht wurden, genehmigt. Als Beleuchtung ist für sämmtliche 42 Wagen Oelbeleuchtung mittelst Lampen-System Lafaurie-Potel vorgesehen, und erhalten drei Stück der dreiachsigen Wagen ausserdem elektrische Beleuchtungs-Einrichtung mit Accumulatoren. [Z. 6893.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. Februar, Z. 1556, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Robert Zselenski für eine
   a) von der Station Arad der Linien Budapest—Arad—Tövis und Arad—Temesvár-Jozsefváros der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie Szeged—Arad und Arad—Gurahoncz der Vereinigten Arader uud Csanáder Eisenbahnen, eventuell von der Station Uj-Arad der Linie Arad—Temesvár-

Jozsefváros abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Zádorlak, sodann über Fönlak und die Gemarknng der Gemeinden Német-Szent-Péter und Székesut und weiterhin über Nagyfálu in der Station Perjámos mit der Linie Valkány—Varjas des Staatshetriebes;

b) von Perjámos aus, diese über Lovrin, Grabácz, Zsomholya, Német-Czernya, Magyar Czernya und die Gemarkung der Gemeinde Csösztelek in der Station Nagy-Becskerek mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatshahnen stehenden Linie Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft und Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen, eventuell in der Station Melencze mit der Linie Nagy-Kikinda – Nagy-Becskerek verhindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 11. Febrnar, Z. 1718, dem k. u. k. Kämmerer Johann Kazy, Obergespan des Comitates Bars und Obmann des Eisenbahn-Executivcomité des Comitates Bars, für eine von der Station Léva der Linie Esztergom (Gran)-Nána—Léva der kgl. Ungarischen Staatshahnen abzweigende und diese über Garam-Szent-Benedek, Uj-Bánya, Zsarnócza, Szénasfalu, Geletnek und die Gemarkung der Gemeinde Garam-Szent-Kereszt in der Station Garam-Berzencze mit der Hanptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nnd deren Flügelbahn Garam-Berzencze — Selmeczbánya (Schemnitz) verbindende normalspurige Localhahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szombathely-Rum. (Bauausführung.) Die Projectanten der Localbahn Szomhathely (Steinamanger)—Rnm (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107 ex 1893) haben auf Grnndlage des technischen Elaborates die Baukosten dieser 20·9 km langen Linie mit 440.000 fl. bemessen und den Beschlnss gefasst, dass deren Bau gegen Baarzahlung dieser Summe an eine General-Bauunternehmung zu vergeben sei, welche die Verpflichtung zu übernehmen hat, die Linie his October 1894 hetriebsfähig herznstellen. Die Kosten der Expropriation und des Fahrparkes werden von der zu gründenden Actiengesellschaft bestritten werden, die auch den Reservefond dotiren wird. Die genannte Linie, eine Saugader der Linie (Wien) — Wr.-Neustadt—Kanizsa der Südbahn-Gesellschaft, berührt intensiv cultivirte Grossgrundbesitze und wird von Bedeutung für die Approvisionirung der im steten Wachsthume begriffenen Stadt Szombathely sein.

Ungarische Elektricitäts-Actiengesellschaft Ganz & Comp. (Cultivirung der Installation und des Betriebes elektrischer Stadtbahnen.) Die Ungarische Elektricitäts-Actiengesellschaft hat das Ganz'sche Fernleitungs-System starker Ströme, welches in Verbindung mit dem nen erfnndenen „asynchronen Motor" sich besonders zum Betriebe langer Eisenbahnstrecken eignet, acqnirirt und wird fernerhin sich niebt nur auf die Anlage und den Betrieh von Lichtleitnngen beschränken, sondern auch die Installation und den Betrieh von Eisenhahnen mit elektrischem Motor cultiviren.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenhahn von Kolberg nach Köslin und von Muskau nach Teuplitz.) Der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin ist die Erlaubniss zur Vornabme allgemeiner Vorarheiten für eine Eisenhahn von Kolberg nach Köslin und der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft zn München die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarheiten für eine Eisenbahn von Muskau über Triebel nach Teuplitz ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Soltau nach Bnchbolz.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Soltan nach Buchholz beauftragt worden.

Sachsen. (Milchverkehr auf den Dresdner Bahnhöfen im Jahre 1893.) Im Laufe des Jahres 1893 sind auf den vier Bahnhöfen in Dresden zusammen von 152 Stationen 787.693 volle Krüge mit Milch im Gewichte von 20,340.900 kg eingebracht worden (gegen 1892 um 58.086 Krüge mit 1,471.370 Kilogramm mehr); es ergibt sich hieraus ein täglicher Empfang von 2158 Krügen mit 55.728 kg Gewicht. Der schlesische Bahnhof erhielt von 49 Stationen 289.773 volle Krüge mit 7,511.180 Kilogramm Gewicht, der Leipziger Bahnhof von 30 Stationen 144.925 volle Krüge mit 3,869.680 kg Gewicht, der böhmische Bahnhof von 69 Stationen 343.594 volle Krüge mit 8,721.220 kg Gewicht und der Friedrichstädter Bahnhof von 4 Stationen 9401 volle Krüge mit 238.820 kg Gewicht.

Schiffahrt.

Traject über die Donau zwischen Gombos und Erdöd. (Einstellung des Verkehres.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass wegen Eisrinnens der Verkehr des zwischen Gombos und Erdöd die dnrch die Donau getrennte Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) —Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatshahnen verhindenden Dampftrajectes am 22. Februar bis auf Weiteres eingestellt werden musste.

Budapester Betriebs-Direction der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wiederaufnahme des Güterverkehres.) Die Budapester Betriebs-Direction der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Güteraufnahme am Budapester Donauquai am 19. Februar eröffnet wurde.

Partielle Regulirung der Donau in Ungarn. (Ausführung von Durchstichen bei Faisz.) Die im Interesse der Schiffbarkeit des Donau-Flussbettes und zur Verminderung der Ueberschwemmungsgefahr zwischen Faisz und Baja (rechtsuferseitig hievon sind die Comitate Tolna und Baranya, linksuferseitig die Comitate Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun und Bács), vorgenommenen Regulirungsarheiten schreiten bei einem constanten Arbeiterstande von 1500 Mann, Dank den bisher günstigen Wasserstandsverbältnissen, rasch vorwärts. Nach Vollendung dieser im Monate October 1893 hegonnenen Arbeit wird die Regulirung sowohl oberhalb als auch unterhalb des Faiszer Dnrchstiches fortgesetzt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Anwendung der Vereinseinrichtnngen auf den Verkehr mit der Bregthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn.) Die Einrichtungen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen finden nach § 6 der Satzungen auch auf die Bregthalbahn (Strecke Hüfingen — Hammereisenbach — Furtwangen, 32·4 km) und auf die Prignitzer Eisenbahn (Strecke Perleberg—Pritzwalk—Wittstock, 44·93 km) Anwendung. Die Bregthalbahn wird durch die Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein) zu Berlin und die Prignitzer Eisenbahn dnrch die Direction dieser Eisenbahn-Gesellschaft zu Perleberg im Vereine vertreten.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der unter dem Vorsitze des Präsidenten E. A. Ziffer am 26. Februar abgehaltenen Versammlung besprach der Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Otto Kerpal das Thema: „Die Ausdehnung gesetzlicher Bestimmngen zum Schutze der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete." Im Eingange seiner Ausführungen wendete sich der Redner zunächst dem gegenwärtig geltenden Rechtszustande zu und wies an der Hand des heute in Oesterreich in Wirksamkeit stehenden Strafgesetzbuches vom Jahre 1852 nach, dass Pferdeeisenbahnen denselben Schutz finden, wie die mit Locomotiven oder anderen mechanischen Mitteln betriebenen Eisenbahnen. Auf den gegenwärtig in Behandlung befindlichen Entwurf des Strafgesetzbuches übergehend, betonte der Vortragende, dass der Entwurf diesen für die Pferdeeisenbahnen so eminent wichtigen Standpnnkt vollständig verlasse und den Schutz nur auf solche Eisenbahnen eingeschränkt habe, welche mit Dampf oder anderen mechanischen Mitteln betrieben werden. Nur in zwei minder wichtigen Fällen mache der erwähnte Strafgesetzentwurf keinen Unterschied. Wenn man die verschiedenen Vorschläge, die seit dem Jahre 1874 der parlamentarischen Behandlung unterzogen worden sind, in Betracht zieht, so ist ein gewisses Schwanken in dieser Frage wahrnehmbar, indem bald von zu öffentlichen Verkehren dienenden Eisenhahnen im Allgemeinen, bald blos von Locomotiven gesprochen werde, bis endlich der Beisatz mit Dampf oder anderen mechanischen

Mitteln betriebenen Bahnen in der überwiegenden Anzahl der Fälle, wenn auch nicht consequent, Aufnahme gefunden hatte. Für einen Ausschluss des Pferdeeisenbahn-Betriebes von dem strafrechtlichen Schutze könne der Vortragende keine ausreichenden Gründe finden. Thatsächlich sei auch wenigstens in den gedruckten Berichten keinerlei zureichende Motivirung für diesen Ausschluss gegeben. Wenn erwogen wird, dass laut der officiellen statistischen Nachweisung im Jahre 1892 auf dem österr. Pferdeeisenbahn-Netze in der Gesammtlänge von 156·3 km nicht weniger als 72 Millionen Menschen befördert worden sind, während sämmtliche österr. Eisenbahnen in demselben Jahre nur 92 Millionen Menschen transportirten, so dass auf 1 km Betriebslänge bei den Locomotivbahnen 5500 Personen, bei den Pferdeeisenbahnen ca. 460.000 Fahrgäste entfallen, wenn weiter erwogen wird, dass sich der Verkehr der Pferdeeisenbahnen zumeist in dicht bevölkerten Städten vollzieht und dass bei dem Schutze nicht blos auf die fahrenden Personen, sondern auch auf die die Strasse benützenden Passanten Rücksicht genommen werden müsse, so sei nicht abzusehen, warum der Pferdeeisenbahn-Betrieb weniger geschützt sein sollte, als z. B. ein leerer in die Station zurückkehrender Zug, der mit dem vollen Schutze des Strafgesetzes ausgerüstet ist. Der Schluss des Vortrages klang in dem Antrage aus, eine Petition der hohen Regierung und dem Abgeordnetenhause von Seiten des Vereines zu unterbreiten, in welcher auf den Mangel eines jeden ausreichenden Schutzes für den Pferdeeisenbahn-Betrieb in dem gegenwärtigen Strafgesetzentwurfe hingewiesen und um die Beseitigung dieser Lücke angesucht werden solle. Ueber Vorschlag des Präsidenten wurde sodann ein Comité eingesetzt, welches sich mit der Ausarbeitung der fraglichen Petition zu befassen hätte.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXXI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 17. Februar herausgegebene XXXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 515: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. Februar 1894, Z 16.704, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Oberplan als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 516: Bekanntmachung des grossherzoglich badischen Ministeriums des Innern vom 11. Februar 1894, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus Wr.-Neustadt in und durch das Grossherzogthum Baden.

— (Inhalt des XXXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 19. Februar herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 517: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 31. Jänner 1894, Z. 2580, betreffend die zur Ein- und Ausladung von Klauenthieren bestimmten Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Stationen.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 21. Februar herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 518: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. Februar 1894, Z. 1510, betreffend das vom kgl. bayerischen Staatsministerium des Innern erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus Biala und Wiener-Neustadt.

Nr. 519: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. Februar 1894, Z. 1537, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Wr.-Neustadt nach dem Herzogthume Salzburg.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 22. Februar herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 520: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 17. Februar 1894, Z. 2546, betreffend den Verkehr mit Borstenthieren aus Croatien-Slavonien nach Krain.

— (Inhalt des XXXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 23. Februar herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 521: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1894 (Staatsanzeiger für Württemberg Nr. 33 vom 9. Februar 1894), betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Biala nach Württemberg.

Nr. 522: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 10. Februar 1894 (Staatsanzeiger für Württemberg Nr. 35 vom 12. Februar 1894), betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Wiener-Neustadt nach Württemberg.

— (Inhalt des XXXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 24. Februar herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 523: Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Februar 1894, Z. 5504, betreffend die Bestimmung der Station Mori der Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. als Desinfectionsstation.

Nr. 524: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Februar 1894, Z. 21.042, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Blisowa und Zwickau als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 525: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. Februar 1894, Z. 1642, betreffend die Ausstellung der Viehpässe im Verkehre nach der Schweiz.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes der Neu-Ausgabe. Das am 26. Februar berausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 526: Bekanntmachung des grossbzgl. badischen Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1894, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus Biala in und durch das Grossherzogthum Baden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Versteigerungs-Ordnung.) Mit 8. März 1894 tritt der Nachtrag I zum Reglement für das Lagerhaus der Stadt Wien (giltig vom 16. November 1891) in Wirksamkeit, welcher die Versteigerungs-Ordnung enthält. Die wichtigsten Bestimmungen derselben sind folgende: Zur Versteigerung der im Lagerhause eingelagerten Waaren ist eine behördliche Bewilligung nicht erforderlich. Die geringste zur Versteigerung gelangende Waarenmenge beträgt bei Wein 3 Hektoliter, bei Mehl 5 Säcke zu je 80 oder 100 kg, bei Getreide 100 q, für alle anderen Waaren erfolgt die Versteigerung nur bei einem Werthe von mindestens 50 Gulden. Die Versteigerungen werden auf Verlangen der Einlagerer und für deren Rechnung veranstaltet, und finden in den Räumen des Lagerhauses statt. Dieselben geniessen die Gebühren-Begünstigung des § 16, Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, und ist vom Gemeinderatbe die Nachsicht der für Versteigerungen festgesetzten Gebühren für den Armenfond gewährt. Das Ansuchen um Versteigerung hat bei der Lagerhaus-Verwaltung auf schriftlichem Wege zu erfolgen. Tag und Stunde der Versteigerung werden drei Tage früher sowohl in der Wiener Zeitung als auch durch Anschlag im Lagerhause publicirt. Bei den Verderben unterliegenden Waaren kann diese Frist auf 24 Stunden abgekürzt werden. Auf Anordnung und Kosten des Verkäufers wird die Waare durch drei Tage, eventuell einen Tag zur Besichtigung ausgestellt. Der formelle Vorgang der Versteigerung richtet sich nach den §§ 13, 14, 16 und 17 der Feilbietungs-Ordnung vom 15. Juli 1786, Nr. 565 I. G. S. Für die Mühewaltung der Lagerhaus-Verwaltung aus Anlass der Versteigerung wird unabhängig von den anderen Spesen und Gebühren eine Versteigerungsprovision von 2 Promille des erzielten Erlöses eingehoben, mindestens aber 10 Gulden für jeden Tag der erfolgenden Versteigerung. Die versteigerte Waare ist in der Regel spätestens drei Tage, leicht verderbliche dagegen schon am Tage nach dem Verkaufe, zu übernehmen. Die Versteigerungs-Ordnung bildet einen integrirenden Bestandtheil des Reglements des Lagerhauses der Stadt Wien.

Vorstehende Bestimmungen wurden vom k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit Erlass vom 29. September 1893, Z. 31.045, genehmigt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. dem General-Inspector der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Otto Müller den Titel eines Regierungsrathes, dem Betriebs-Inspector und Vorstande des commerciellen Tarifbureau derselben Gesellschaft Constantin Lazarich den Titel eines kaiserlichen Rathes, Beiden mit Nachsicht der Taxe, und dem commerciellen Beamten Elias Eskenasy das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleiben geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Nachtrag II zum Tarife für den directen Personenverkehr.

Mit Giltigkeit ab 15. März 1894 gelangt Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1892 giltigen Tarife und der Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Eisenbahn, sowie der Station Steinamanger der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. Februar 1894. [168]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Ab 15. März 1894 gelangen nachstehende directe Fahrkarten zur Einführung:

			III. Classe Personenzug ö. W. fl.
Reichstadt—Bakow	via	Böhm.-Leipa	0·78
„ —Bensen	„	„	0·42
„ —Georgswalde	„	„	0·93
„ —Jungbunzlau	„	„	0·93
„ —Langenau	„	„	0·22
„ —Politz-Sandau	„	„	0·32
„ —Prag B.N.B.	„	„	1·64
„ —Röhrsdorf	„	„	0·42
„ —Turnau	„	„	0·93

Wien, am 25. Februar 1894. [169]

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nichteinhebung des 10percentigen Frachtzuschlages für in gedeckt gebauten Wagen beförderte Güter.

Der im Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1894 im § 38 unter Ziffer 2 vorgesehene 10percentige Frachtzuschlag für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter wird vorläufig, längstens aber bis 1. Juli 1894, auf den directen Verkehr zwischen den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hock van Holland, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen einerseits und österreichisch-ungarischen Stationen andererseits nicht eingehoben.

Die in der citirten Bestimmung vorgesehene Deckenmiethe wird dagegen auch im Bereiche des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes erhoben.

Wien, am 28. Februar 1894. [170]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Directe Kartirungs-Frachtsätze für Getreide, Malz und mineralische Kohlen nach Stadlau via Süssenbrunn.

Mit 15. März 1894 gelangen directe Kartirungs-Frachtsätze für Getreide, Malz und mineralische Kohlen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach der Station Stadlau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft via Süssenbrunn an Stelle der gleichnamigen, vom 20. Februar 1890 giltigen Kartirungs-Frachtsätze zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungs-Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Wien, am 21. Februar 1894. [171]

Salzkammergut-Localbahn.

Berichtigung zum Tarife, Theil II, der Salzkammergut-Localbahn.

Auf Seite 20, Verzeichniss der nach Ausnahmetarifen gehenden Artikel, ist bei dem Artikel Ziegel, Mauer- und Dachziegel etc., zu streichen: „der Ausnahmetarif II“, dafür zu setzen: „Ausnahmetarif III“.

Salzburg, am 21. Februar 1894. [172]

Sonstige Nachrichten.

Belgisch-Deutscher Verbands-Gütertarif, Theil I, Abth, B, vom 1. Jänner 1893. (Einschreibegebühren.) Ab 1. April 1894 werden Seitens der belgischen Bahnen für Frachtgutsendungen die gleichen Einschreibegebühren (frais d'enregistrement) wie für Eilgut, d. h. 20 Centimes für jede Sendung, erhoben.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Im directen Verkehr mit den übrigen deutschen Eisenbahnen tritt der Ausnahmetarif hinsichtlich der unter 2 a—c aufgeführten Artikel am 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Mit demselben Tage wird auch die ausserordentliche 25percentige Frachtermässigung für Sendungen nach den Nothstandsbezirken hinsichtlich sämmtlicher Artikel des Ausnahmetarifes im directen Verkehre mit den übrigen deutschen Eisenbahnen aufgehoben.

Dagegen bleibt für die unter 1 des Ausnahmetarifes aufgeführten Artikel (Torfstreu, Streutorf, Torfmulle und Holzsägespäne), sowie für den Artikel „Heidekraut“ der ursprünglich festgesetzte Geltungstermin des Ausnahmetarifes (1. September 1894) bestehen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausnahmetarif für Futtermittel.) Der am 1. Jänner 1894 mit Nachtrag XVI eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel (Seite 10/12) tritt am 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
540	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Natrium-Bisulfat Schwefelsäure	Zurány	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife Bestehen keine directen Frachtsätze	40·5 kr. 50·6 kr.			Im Kartirungswege		
541	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Güter des Specialtarifes 1	Wien Nordbahnhof transit	Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof transit bezw. vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Wien Nordbahnhof transit nach Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof transit müssen über die Nordbahnlinien in Wien eingelangt und zum Umschlage auf das Schiff in Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof bestimmt sein, wogegen die Sendungen von Wien Nordbahn Donaunfer-Bahnhof transit nach Wien Nordbahnhof transit vom Schiffsumschlage in Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof stammen und über die Nordbahnlinien zur Weiterbeförderung gelangen müssen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·2 kr. 2·0 kr. 4·2 kr.			Im Kartirungswege		Die Frachtbegünstigung nach Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof tre. findet sowohl auf Sendungen über die Nordbahnlinien mit directe an eine Schiffsgesellschaft in Wien Donaunfer-Bahnhof der K.F.N.B., Station Wien Nordbahnhof, lautenden Frachtbriefen als auch auf Sendungen über die Nordbahnlinien, welche mit Frachtbriefen bis Wien Nordbahnhof befördert und ab da, ohne vorher umgeladen worden zu sein, mit neuen Frachtbriefen an eine Schiffsgesellschaft in Wien Donaunfer-Bahnhof der K.F.N.B. aufgegeben werden, Anwendung. im ersteren Falle jedoch nur insoweit nicht tarifmässig irgendwie günstigere Gebühren bestehen. In conformer Weise hat auch die Frachtbegünstigung nach Wien Nordbahnhof im Donaunschlage sowohl für Sendungen, welche mit directe von Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof lautenden Frachtbriefen über die Nordbahnlinien befördert würden, als auch für Sendungen, welche vorerst von Wien Nordbahn-Donaunfer-Bahnhof bis Wien Nordbahnhof dirigirt und ab da ohne Umladung mit neuen Frachtbriefen über die Nordbahnlinien weitergesendet werden, Geltung	

Fortlaufende Nr.

| Die Publication erfolgt | Das Zugeständniss wird gemacht: | | | | | Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht | | | | |

Fortlaufende Nr.	544	545	546
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
	Emballagen, gebrauchte, der Pos. E—19 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Gerste zur Verarbeitung in Rollgerstefabriken in Gaya*)	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse
für die Transportstrecke: von	Randuic (oder vice versa)	Wien Donaunferbahnhof der K.F.N.B. transit	Barcs
nach	Pilsen (B.W.B.)	Wien (St.E.G. od. K.F.N.B.)	Leoben transit
		Gaya loco	Leobersdorf transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechtbaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Frachtzablung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Transporte müssen für an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegene Mühlen-Etablissements zum Zwecke der Vermahlung bestimmt sein und von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief
			Für derlei Sendungen nach Lambach und westlich Lambach gelegene Stationen der Linien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg / Für derlei Sendungen nach Stationen der Strecke Pottenbrunn bis Gmnskirchen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Auf den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leobeu resp. Leobersdorf anf Grund der im Verordnungs-Blatt Nr. 22 ex 1894, Post 469, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden / Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nachtrag II zum Anhang zu den Tarifen Theil II des Nordwestböhm. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1893	Localtarife, resp. Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	77·3 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz / 47·5 kr.	171 Heller / 171 Heller (incl. ungar. Transportsteuer)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	59·6 kr.	42·3 kr. / 41·9 kr.	130 Heller / 130 Heller (incl. ungar. Transportsteuer)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	17·7 kr.	5·6 kr.	41 Heller / 41 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der Original-Frachtbriefe bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		Auf die nebenstehenden Frachtsätze wird kein weiterer Nachlass gewährt	

*) Die betreffenden Rollgerstefabriken in Gaya haben auf dem Aviso und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Gerste thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurde.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
547	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide aller Art	Zákány	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	180	158	22	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			
548	**Oesterr. Nordwestbahn**		Rohzucker	Wisočau (transit)	Časlau	Diese Transporte müssen von den Stationen Čakovic und Mešic der Böhmischen Nordbahn provenien. Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1894	Localtarif vom 1. August 1883	39·6 kr.	34·6 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrabenten als alleinigen Aufgeber lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Refactieansprüche sind mittelst detaillirten Rechnungen, längstens bis Ende Juli 1894 geltend zu machen	
549	**E.W.A.**	Betheiligten Verwaltungen	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1893, sub Pos. 2599, verlautbarte Frachtbegünstigung für Wein etc. ist hinsichtlich der Relationen mit dem Zusatze „und vice versa" zu ergänzen.											

Druckfehler-Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 1. März l. J., sub Post 532, verlautbarten Begünstigung soll es statt „5%", richtig heissen „50% Nachlass".

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 145 vom 21. December 1893	2668	Buschtěhrader Eisenbahn	Thon, und zwar: Schieferthon als Frachtgut	Wotwowitz	Prag (Smichow) transit (für Sendungen nach Hluboček)	Die im Kartirungswege gewährte Frachtermässigung tritt mit 1. April 1894 ausser Wirksamkeit

Tarif-Beamter

in allen **Tarif-Angelegenheiten** bewandert, tüchtig in den **Arbeiten des Expeditionswesens** (Instradirung etc.), der ungarischen und deutschen Sprache in Wort und Schrift mächtig, findet bei uns dauernde Anstellung.

Brüder Neuman

Spiritus- und Presshefe-Fabrik, Spiritus-Raffinerie und Dampfmühle in **Arad.** (406)

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben.
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse.

Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen. (396)
Patronen und Geschosse.

Specialfabriken
für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisenglesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liquenr-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie **alle Arten von**

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (332)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 6. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Finanzielle Ergebnisse der Eisenbahnen Grossbritanniens im II. Semester 1893. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Finanzielle Ergebnisse der Eisenbahnen Grossbritanniens im II. Semester 1893.

Das II. Semester des Jahres 1893 ist nahezu für alle englische Bahnen ungünstig gewesen; die mitunter sehr erbeblichen Ausfälle in den Einnahmen derselben stehen tbeils mit dem durch 16 Wochen hindurch andauernden Kohlenstrike in Zusammenhang, theils sind diese verminderten Einnahmen auch die Folge der allgemeinen Handelsdepression, deren Einfluss bei manchen der Bahnen nur noch durch die genannte Krise besonders verscbärft wurde.

Noch in der ersten Hälfte des Jahres 1893 erzielten die 23 grösseren Bahngesellschaften von England und Wales trotz der schon vorhandenen Stockung im Handel 240.000 Pfund Sterling Mehreinnahme gegen die Vorperiode, hauptsächlich in Folge des etwas gesteigerten Personenverkehres.

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahres sank auch der Personenverkehr und durch den am 28. Juli beginnenden Ausstand der Grubenarbeiter trat ein neuer Rückgang im Güter-, insbesondere im Kohlenverkehr ein.

Die Wichtigkeit dieses Ereignisses wird durch die Thatsachen beleuchtet, dass in Folge der Ausstandserklärung der „Miners' Federation of Great Britain" am Ende der 11. Strikewocbe noch 271.000 Arbeiter im Ausstand waren, während 60.000 Mann zur Arbeit zurückgekehrt waren. Der Ausstand erstreckte sich auf die Grafscbaften Cumberland, Lancashire, Yorkshire, Derbyshire, Nottinghamshire, Staffordshire (14. August bis 11. September), Leicestershire, Warwickshire, Gloncestershire und Somersetshire. Der Strike dehnte sich sohin in ganz Central-England und in Nord-Wales aus, während die Arbeiter in Süd-Wales nur 5 Wochen, im August und September, in Ausstand waren.

Blos in den Gruben von Northumberland, Durham und Schottland trat keine Arbeitsstockung ein.

Die jährliche Kohlenausbeute in jenen Bezirken, wo ein Ausstand erfolgte, beträgt approximativ 86 Millionen Tonnen, in jenen Bezirken, wo dies nicht der Fall war, circa 96 Millionen Tonnen. Mit Ende October v. J. hatte eine Anzahl von Gruben die Arbeit unter den alten Lohnbedingungen wieder aufgenommen, deren jährliche Ausbeute aber nur circa 20 Millionen Tonnen umfasste.

Am 13. November v. J. richtete Mr. Gladstone jenes Schreiben an die Vertreter der Grubenarbeiter und Grubenbesitzer, worin dieselben zu einer Conferenz behufs Beilegung des Streites eingeladen wurden. Am 17. November fand diese Besprechung unter dem Vorsitze des Lord Roseberry statt, und 3 Tage darauf, am Montag den 20. November, kehrten die strikenden Arbeiter wieder in die Gruben zurück.

Nach diesbezüglichen Berechnungen kann der Verlust des Landes durch den Strike auf etwa 33 Millionen Pfund Sterling geschätzt werden, von welcher Summe ca. 18 Millionen auf Lohnverluste der Grubenarbeiter und der in anderen Industrien beschäftigten Arbeiter entfallen, welche durch den Kohlenmangel beeinflusst worden waren.

Die Schädigung der Eisenbahnen durch den Strike war, wie schon bemerkt, in vielen Fällen höchst bedeutend.

Am schärfsten wurde die Midland Bahn betroffen, die im zweiten Halbjahre 1893 eine Mindereinnahme von 711.427 Pf. St. gegen die gleiche Vorperiode ausweist, welche fast in ihrer Gänze auf Rechnung des verminderten Kohlentransportes kommt. Es wurdeu in dem genannten Semester um 2,386.000 Zugmeilen weniger geleistet; in Folge des hohen Preises der Betriebskohle und wegen der schlechteren Qualität der zur Verfügung stehenden Kohle, welche überdies noch die Feuerbüchsen stark angriff, erhöhte sich die Kohlenrechnung der Bahn trotz der verminderten Fahrten um 42.000 Pf. St. Während des Strikes standen einmal 550 Maschinen kalt.

Die Betriebsausgaben der Midland Bahn reducirten sich in dieser Periode nur um 124.538 Pf. St., mithin ergab sich für das zweite Semester 1893 bei dieser Bahn ein Rückgang der Reineinnahmen von 586.889 Pf. St.; die Dividende musste von $6^3/_4$ pCt. im Jahre 1892 auf 3 pCt. im Jahre 1893 gekürzt werden.

Die Manchester und Sheffield Bahn weist für die in Rede stehende Periode einen Rückgang von 261.850 Pfund Sterling in den Brutto-Einnahmen, ein Plus von 10.785 Pf. St. in den Betriebskosten, somit eine Abnahme des Reingewinnes um 272.635 Pf. St. auf.

Bei der Great Eastern Bahn beträgt der Bruttoverlust 136.001 Pf. St., das Minus in den Betriebsausgaben 16.582 Pf. St., daher die Reineinnahmen um 119.419 Pf. St. niedriger waren; die Dividende musste von $3^1/_2$ pCt. im im Jahre 1892 auf $1^1/_4$ pCt. reducirt werden. Die Great Eastern Bahn transportirte 699.681 Tonnen weniger an Kohle, die Leistung im Verkehre reducirte sich um 718.000 Zugmeilen; dabei erhöhte sich aber das Kohlenconto um 34.000 Pf. St.

Die Great Northern Bahn erlitt in der Berichtsperiode einen Gesammtverlust in den Einnahmen von 202.017 Pf. St., von welchen 145.402 Pf. St. auf Entgang im Kohlenverkehre entfallen, indem 1,063.031 Tonnen weniger als in der Vorperiode verfrachtet wurden.

In Folge des Ausblasens von Hochöfen wegen Kohlenmangel wurden auch weniger Erze transportirt, was einen Entgang von ca. 18.000 Pf. St. bedeutete.

Die Betriebsausgaben reducirten sich nur um 48.221 Pf. St., daher eine Verminderung der Reineinnahmen um 153.796 Pf. St. eintrat; die Dividende wurde von $5^1/_4$ pCt. im Vorjahre auf 3 pCt. im Jahre 1893 herabgesetzt.

Die Lancashire und Yorkshire Bahn weist einen Rückgang der gesammten Bruttoeinnahmen um 30.844 Pf. St. nach; der Entfall in den Bruttoeinnahmen aus dem Kohlenverkehre betrug aber 46.621 Pf. St.

Die Betriebskosten erhöhten sich in der Berichtsperiode um 53.522 Pf. St., welche Vermehrung nur in Folge des gestiegenen Kohlenpreises eintrat. Die Kohle kostete der Gesellschaft im genannten Halbjahre 18 sh 6 d per Tonne, d. i. um 64 pCt. mehr als im Jahre 1892.

Die Reineinnahmen fielen um 84.366 Pf. St., die Dividende wurde von 4 auf 3 pCt. gekürzt.

Eine einzige Bahnverwaltung, jene der North Eastern Bahn hat durch den Kohlenstrike eine erhebliche Steigerung in den Einnahmen erfahren.

Der Ausstand hatte nämlich eine totale Aenderung der bisherigen Routen im Kohlenverkehr zur nothwendigen Folge.

Die Kohle von Northumberland und Durham, deren Gruben in Thätigkeit verblieben, geht im regelmässigen Verkehre theils zur Ostküste, theils zu den Hochöfen an der Westküste. Nunmehr trat aber im Süden von England eine grosse Nachfrage von Kohle aus den nördlichen Bezirken auf und die North Eastern Bahn stand daher vor der Aufgabe, statt die Kohle nach Osten und Westen auf ziemlich kurze Entfernungen zu verfrachten, dieselbe jetzt auf verhältnissmässig grosse Entfernungen zu verführen.

Die North Eastern Bahn musste deshalb Kohlentarife für Wege aufstellen, welche bisher gar nicht in Betracht kamen, und zwar in der Anzahl von nahezu 10.000 neuen Sätzen.

Die Bruttoeinnahmen der genannten Bahn stiegen im zweiten Halbjahre 1893 um 177.496 Pf. St., die Betriebsausgaben um 70.983 Pf. St., es verblieb daher eine reine Mehreinnahme von 106.513 Pf. St., welche die Dividende von $6^3/_4$ pCt. auf 7 pCt. zu erhöhen gestattete.

Auch die London und South Western, sowie die North Staffordshire Bahn zählten unter jene wenigen Bahnen, welche aus dem Kohlenstrike Vortheil zogen. Die Mehreinnahmen der ersteren betrugen 34.643 Pf. St., jene der letzteren jedoch nur 4461 Pf. St.

Im Ganzen kann der Einnahmenentgang der 23 leitenden Bahnen in England und Wales in Folge des Striks auf rund 2 Millionen Pfund Sterling geschätzt werden. Die Zahl der geleisteten Zugmeilen verminderten sich um mehr als 6 Millionen; trotzdem stiegen die Kosten der Kohlenbeschaffung für die Betriebszwecke um ca. 90.000 Pf. St. gegen das Jahr 1892.

Die Great Western Bahn, sowie die London und North Western Bahn hatten theils durch den Strike, theils durch Industriestockungen und die allgemeine Geschäfts-Depression namhafte Verluste.

Die Bruttoeinnahmen der Great Western Bahn verringerten sich im zweiten Semester 1893 um 163.485 Pf. St., die Betriebsausgaben nur um 22.577 Pf. St., daher ein reiner Einnahmenausfall von 140.908 Pf. St. resultirte. Die Dividende wurde von 7p Ct. auf $5^1/_2$ pCt. herabgesetzt.

Die London und North Western Bahn weist eine Abnahme in den Bruttoeinnahmen von 401.473 Pf. St., in den Betriebskosten von 67.615 Pf. St. aus, woraus sich eine Minderung des Reinertrages von 333.858 Pf. St. ergab. Die Dividende sank von $7^1/_4$ pCt. auf $5^1/_2$ pCt.

In Summe stellen sich die Betriebsergebnisse der 23 bedeutenderen Bahnen in England und Wales innerhalb des zweiten Semesters 1893 gegenüber jenen des zweiten Halbjahres 1892, wie folgt:

Zweite Hälfte 1893	1893	Differenz gegen 1892
	Pfund Sterling	
Bruttoeinnahmen	33,696.000	— 1,955.000
Ausgaben	19,175.000	— 121.000
Reine Betriebseinnahmen	14,521.000	— 1,834.000
hiezu aus der Vorperiode	224.000	+ 4.000
sonstige Einnahmen	356.000	— 47.000
Totale Reineinnahmen	15,101.000	— 1,877.000
hievon ab Interessen und sonstige fixe Lasten	4,718.000	+ 103.000
verfügbar für Dividenden	10,383.000	— 1,980.000
für Vorzugs-Dividenden	5,028.000	— 165.000
für Stammactien-Dividenden	5,109.000	— 1,698.000
verbleibt als Vortrag für nächstes Jahr	246.000	— 117.000

Es gelangten somit im Ganzen um 1,698.000 Pf. St. weniger Dividenden zur Auszahlung.

Schon im Jahre 1892 erzeugte der damals herrschende grosse Durham Kohlenstrike einen Rückgang in den seit 1885 nahezu stetig wachsenden Bruttoeinnahmen; das Jahr 1893 brachte aber einen tiefen Rückgang, wie nachstehende Tabelle zeigt:

Zweite Hälfte	Brutto-Einnahmen	Ausgaben	Netto-Einnahmen
	Pfund Sterling		
1893	— 1,955.000	— 121.000	— 1,834.000
1892	+ 174.000	+ 176.000	— 2.000
1891	+ 716.000	+ 668.000	+ 48.000
1890	+ 1,075.000	+ 1,221.000	— 146.000
1889	+ 2,013.000	+ 1,189.000	+ 824.000
1888	+ 802.000	+ 356.000	+ 446.000
1887	+ 495.000	+ 320.000	+ 175.000
1886	+ 242.000	— 92.000	+ 334.000
1885	— 353.000	— 215.000	— 138.000

[„Railway News."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Ausführung einer Weichenversicherungs-Anlage in Stockerau.) Das Project für die Ausführung einer Weichenversicherungs-Anlage in der Station Stockerau wurde genehmigt. [6. Februar, Z. 594.]

— (Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Leitmeritz-Stadt.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. December 1893 stattgefundenen Localverhandlung wurde das Project für die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Leitmeritz-Stadt zur Ausführung genehmigt. [9. Februar, Z. 68.425 ex 1893.]

— (Geleiseerweiterung in Schreckenstein.) In der Station Schreckenstein werden die Geleiseanlagen umgestaltet und vermehrt. [13. Februar, Z. 62.847 ex 1893.]

— (Eiskeller in Schreckenstein.) In der Station Schreckenstein wird für Zwecke des Bahnhofs-Restaurateurs Jakob Wotzilka ein Eiskeller errichtet. [6. Februar, Z. 2450.]

— (Linien Wien—Tetschen und Chlumetz—Parschnitz: Bauliche Veränderungen in Wien und Chlumetz.) In der Station Wien wird der zwischen den Geleisen 3 und 4, dann 4 und 5 gelegene Aussteige-Perron um je 70 m verlängert; in der Station Chlumetz gelangen zwei Laternen zur Aufstellung. [7. Februar, Z. 595.]

— (Linie Wien—Tetschen: Beitragsleistung für Strassenbau.) Es wird demnächst an den Ausbau der Bezirksstrassenstrecken Pirnitz—Branzaus—Cechtin geschritten werden. Im Hinblicke auf die durch diesen Bau zu gewärtigende Hebung des Bahnverkehrs wurde der Oesterr. Nordwestbahn gestattet, zum Strassenbaue einen Beitrag zu leisten. [9. Februar, Z. 979.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Umstellung der Schneeschutzanlagen.) In km 60·6—62·089 der Strecke Königshan—Landesgrenze werden die Schneeschutzplanken den gemachten Erfahrungen entsprechend umgestellt. [22. August 1893, Z. 40.864.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. (Brückenconstruction.) Das Project für die Eisenconstruction der Ueberfahrtsbrücke für die Kesselsteingasse in km 12·934 der Linie Gablonz—Tannwald wurde zur Ausführung genehmigt. [8. Februar, Z. 6197.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschauer Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 14 vom 2. Februar verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlasses vom 16. Jänner 1894, Z. 95.509 ex 1893 vom kgl. ungarischen Handelsminister der Kaschauer Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft bewilligten Nachtrages zur Concessions-Urkunde, Z. 24.451, vom 14. Mai 1891 (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 109 und 145 ex 1891), laut welchem diese ermächtigt wird, auf mehreren Theilstrecken des gesellschaftlichen Betriebsnetzes ein zweites Geleise zu legen.

Projectirte Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Ministerial-Erlass.) Der kgl. ungarische Minister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister in einem in Angelegenheit der von Franz Novák auf die Höhe des Blocksberges zu erbauenden projectirten Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1893) an die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde gerichtetem Erlasse diese verständigt, dass er die unterbreiteten Vertragsbedingnisse nur mit der Modification genehmigen könne, dass der von dem Concessionär an die Stadtbehörde zu zahlende Percentsatz nicht nach dem Reingewinn, sondern nach der Brutto-Einnahme berechnet werde, wie dies auch bei den elektrischen Strassenbahnen vertragsmässig bestimmt worden ist.

Bau der neuen Donaubrücken in Budapest. (Vorlage von Projects-Elaboraten und Modellen.) Ueber die vom kgl. ungarischen Handelsminister erflossene Concurrenz-Einladung zur Einsendung von Projects-Elaboraten für den Bau der neuen Donaubrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18) sind 76 Operate, denen mehrere Modelle beigefügt sind, eingetroffen. Die zur Beurtheilung dieser Elaborate vom Minister einberufene Experten-Commission begann am 19. Februar unter Vorsitz des Ministers ihre Sitzungen. Nach eingehender Discussion über das bei den Plänen zu befolgende Verfahren wurde ein unter Vorsitz des Präsidenten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Ludwig, tagendes Subcomité eingesetzt, welches nach Ueberprüfung der einzelnen Projecte der Commission Bericht zu erstatten hat. Die in die engere Wahl gelangenden Werke werden dann mit Bezug auf ihre Construction, den Kostenpreis und in dritter Reihe mit Rücksicht auf den ästhetischen Gesichtspunkt geprüft, worauf die Prämiirung der in jeder Beziehung entsprechenden Operate erfolgt, welche durch eine Jury erfolgen wird, in welche hervorragende Autoritäten auf dem Gebiete des Brückenbaues, und zwar je einer aus Wien, London, Paris und Rom berufen werden. Von diesen weilt der Wiener Fachmann bereits in Budapest. Von den eingesandten 76 Concurrenz-Projecten, von welchen einige mit plastisch ausgeführten Modellen ausgestattet sind, stammen 18 aus Ungarn, die übrigen aus Oesterreich, Amerika, England, Deutschland, Frankreich, Italien, Belgien und Holland. Ein Project langte aus Algier ein.

Ofner Bergbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 2. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ofner Bergbahn-Actiengesellschaft, d. i. nächst dem Tunnel bis in den I. Stadtbezirk (Festung) führenden Seilbahn statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1893). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1893 zur Verlesung, welchem zufolge 505.615 Personen befördert wurden, die fl. 35.780·17 entrichteten. Von dieser Summe wurden fl. 7000 dem Erneuerungsfond zugewiesen und verbleibt nach den statutarischen Abzügen ein Nettobetrag von fl. 7282·29 zur Verfügung der Generalversammlung, welche auf Antrag der Direction den Beschluss fasste, fl. 6568 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 8.— nach jeder im Umlauf befindlichen Actie und von fl. 2.— nach den 118 Genussscheinen zu verwenden. fl. 478·29 aber auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes folgten die Wahlen in den Directions- und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bahneröffnungen im Jahre 1893.*) Nach der „Z. d. V. D. E.-V." hat das Deutsche Eisenbahnnetz im Jahre 1893 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von über 650 km erfahren gegen rund 800 km im Jahre 1892, bezw. rund 500 km im Jahre 1891.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Altdamm-Colberger Eisenbahn:	
am 1. November die Zweigbahnstrecke Piepenburg—Regenwalde	13·88 km
2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:	
am 1. August die Privatlocalbahn Kötzting-Lam .	17·75 km
„ 1. October die Localbahn Neustadt a. d. S.-Königshofen im Grabfeld	23·25 „
„ 18. Novembsr die Localbahn Kitzingen-Gerolzhofen	30 04 „
„ 25. November die Localbahn Rentwertshausen-Römhild	10·72 „
zusammen . . .	81·76 km
3. Die Gemeinde-Localbahn Röthenbach bei Lindau-Weiler:	
am 22. Juli die Strecke Röthenbach—Weiler[1]) .	5·70 km

*) Die von dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück erworbene, 2 km lange Bahnlinie von Georgs-Marienhütte nach Oesede, welche nur für eigene Transporte benutzt wurde, ist am 1. October für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden.

[1]) Die Marktgemeinde Weiler, der die Concession zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Localbahn von Röthenbach nach Weiler am 21. Mai 1891 auf Grund der kgl. Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, ertheilt wurde, betreibt ihre Bahn auf eigene Rechnung.

4. Die Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn:
am 27. Mai, bezw. 8. October die Strecke Blankensee—Woldegk—Strasburg . . . . . 37·00 km

5. Die Brölthaler Eisenbahn:
am 7. Mai die Strecke Niederpleis — Oberpleis (schmalspurig) . . . . . 8·70 km

6. Die Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein):
am 1. August die Strecke Hammereisenbach—Furtwangen (Reststrecke der Bregthalbahn) . 13·70 km

7. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen:
am 1. November die Bahnstrecke Merzweiler—Walburg—Selz . . . . . 34·81 km
„ 1. November die Bahnstrecke Münster—Metzeral (Fortsetzung der Linie Colmar—Münster) . . . . . 5·62 „
zusammen . . . 40·43 km

8. Die Localbahn-Actiengesellschaft in München:
am 1. December die Forster Stadtbahn (schmalspurig) . . . . . 17·00 km

9. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
am 1. Jänner die Strecke Ellenserdamm—Bockhorn . . . . . 5·43 km
„ 1. Mai die Strecke Varel—Bramloge . . . . 7·63 „
„ 15. Mai die Strecke Varel—Varelerhafen . . 1·60 „
„ 1. November die Strecke Bockhorn-Grabstede 2·89 „
„ 1. December die Strecke Borgstede-Bockhorn (Theilstrecken der sog. Vareler Ringbahn) 7·00 „
zusammen . . . 24·55 km

10. Die Osthavelländischen Kreisbahnen:
am 13. December die Strecke Nauen—Ketzin . . 16·30 km

11. Die Preussischen Staatseisenbahnen[2]), und zwar:
a) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona[3]):
am 1. Mai die Strecke St. Margarethen—Brunsbüttel . . . . . 6·83 km
b) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin[4]):
am 1. October die Strecke Schönholz—Velten (Theilstrecke der Nebenbahn Schönholz-Kremmen) . . . . . 21·36 „
„ 20. December die Strecke Velten—Kremmen (Endstrecke der Nebenbahn Schönholz-Kremmen) . . . . . 11·90 „
zusammen . . . 33·26 km
c) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau:
am 1. Mai die Strecke Glambach — Wansen (Theilstrecke der Nebenbahn Strehlen Grottkau) . . . . . 5·74 km
„ 1. November die Nebenbahn Ottmachau-Landesgrenze bei Heinersdorf . . . . . 13·90 „
zusammen . . . 19·64 km
d) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg[5]):
am 1. September die Strecke Marienburg—Miswalde—Maldeuten . . . . . 55·49 km
„ 1. September die Strecke Elbing — Miswalde—Osterode . . . . . 75·93 „
„ 1. November die Strecke Pillkallen—Rautenberg (Theilstrecke der Nebenbahn Ragnit-Pillkallen) . . . . . 18·86 „
am 25. October, bezw. 1. November die Strecke Fordon—Culmsee (Fortsetzung der bisher als Nebenbahn betriebenen Linie Bromberg—Fordon[6]) . . . . . 33·94 km
zusammen . . . 184·22 km
e) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld[7]):
am 1. Juli die Strecke Marienheide—Gummersbach (Theilstrecke der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen) . . . . . 8·20 km
„ 2. bezw. 15. August die Strecke Arolsen—Corbach (Theilstrecke der Nebenbahn Warburg-Corbach) . . . . . 18·90 „
„ 1. October die Strecke Gummersbach—Dieringhausen (Endstrecke der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen) . . . . . 5·70 „
zusammen . . . 32·80 „
f) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt:
am 25. Jänner die Strecke Steinbach-Hallenberg—Zella St. Blasii (Reststrecke der Nebenbahn Schmalkalden-Zella St. Blasii) . 13·18 km
„ 6. November die Strecke Floh—Seligenthal—Kleinschmalkalden (Reststrecke der Nebenbahn Schmalkalden — Kleinschmalkalden) . . . . . 4·21 „
zusammen . . . 17·39 km
g) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover:
am 1. Mai die Verbindungsbahn zwischen den Bahnlinien Hannover — Nordstemmen und Nordstemmen — Hildesheim (Barnten — Kl.-Escherde) . . . . . 3·80 km

12. Die Sächsischen Staatseisenbahnen[8]):
am 19. Juni die bei dem Personen-Haltepunkt Seidau der Strecke Bautzen—Königswartha abzweigende Industriebahn im Spreethal[9]) . 2·24 km
„ 1. December die schmalspurige Linie Herrnhut—Bernstadt (Abzweigung der Linie Löbau—Zittau) . . . . . 10·09 „
„ 1. December die schmalspurige Linie Hetzdorf—Eppendorf . . . . . 9·79 „
„ 7. December die Strecke Waldheim—Rochlitz 20·65 „
„ 16. December die schmalspurige Strecke Saupersdorf—Wilzschhaus (Abzweigung der Linie Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf) . . . 24·29 „
zusammen . . . 67·06 km

13. Die Strausberger Eisenbahn-Actiengesellschaft:
am 17. August die Strecke Strausberg Stadt—Strausberg Ostbahnhof . . . . . 6·20 km

14. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
am 1. October die Strecke Honau — Münsingen (Fortsetzung der Nebenbahn Reutlingen-Honau) . . . . . 23·48 km

15. Die Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter:
am 22. December die schmalspurige Localbahn Rhein (Schiffbrücke bei Rheinau)-Ettenheimmünster . . . . . 15·9 km

Preussen. (Umwandlung der Haltestelle Bobelwitz in einen Haltepunkt für den Personenverkehr.) Am 1. Mai wird die Haltestelle Bobelwitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Güterverkehr geschlossen und in einen Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt. Von dem genannten Tage ab gelangen die directen Frachtsätze für Bobelwitz in den in Betracht kommenden Gütertarifen zur Aufhebung.

[2]) Am 1. Mai ist auf der Strecke Münster — Gronau (Directionsbezirk Köln rechtsrh.) der Nebenbahnbetrieb eingeführt worden. Die zum Directionsbezirk Magdeburg gehörige, am 1. October 1892 für den Güterverkehr eröffnete, 8·10 km lange Strecke Unseburg—Förderstedt (Schlussstrecke der Linie Etgersleben—Förderstedt) ist am 1. October für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

[3]) Die neue Eisenbahnbrücke über die Norderelbe bei Hamburg ist am 16. October dem Betriebe übergeben worden.

[4]) Das zweite Geleise ist in Betrieb genommen worden: am 17. April auf der Strecke Lauban—Langenöls, am 17. Juli, bezw. 1. October auf der Strecke Liegnitz—Königszelt.

[5]) Am 22. April ist auf der Strecke Jablonowo—Allenstein-Vorstadt das zweite Geleise in den Betrieb genommen worden.

[6]) Die Gesammtstrecke Bromberg—Culmsee wird seit dem 1. November als Vollbahn betrieben. Mit der Inbetriebnahme der Vollbahnstrecke Fordon — Culmsee ist die darin liegende grosse Eisenbahn- und Strassenbrücke über die Weichsel bei Fordon (1325 m) zur Eröffnung gelangt.

[7]) Auf der Bahnstrecke Barmen — Wichlinghausen — Hattingen ist am 1. Juli der Vollbetrieb eingeführt worden.

[8]) Die schmalspurige Pressnitzthalbahn (Wolkenstein—Jöhstadt) ist durch den Bau einer 1·38 km langen Verbindungsbahn bis in die Nähe der Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze weitergeführt.

[9]) Von dieser Strecke sind 0·91 km Privatanschlussbahn.

Schweiz. (Pfandrechtliche Sicherstellung eines Eisenbahn-Anlehens.) Der Verwaltungsrath der Thunerseebahn ist beim Bundesrathe unter dem 29. Jänner um die Bewilligung zur pfandrechtlichen Sicherstellung im dritten Range einer Anleihe von 300.000 Frcs. auf der 22·034 km langen Linie von Scherzligen nach Därligen und deren eigenen Anlagen in Interlaken sammt Betriebsmaterial und Zubehörden eingeschritten. Diese Anleihe soll zur Deckung eines Passivsaldos, zur Vermehrung des Rollmaterials und zur Schaffung eines Betriebsfondes verwendet werden. Dieser Sicherstellung geht diejenige im ersten Range für ein Anleihen von 2,000.000 Frcs. und diejenige im zweiten Range für ein Anleihen von 700.000 Frcs. vor.

— (Verbot der Beförderung von leeren Güterwagen an Sonn- und Feiertagen.) Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 2. Februar beschlossen, auf die Schlussnahme vom 13. April 1891, wonach der Jura-Simplon-Bahn in Entsprechung eines von ihr gestellten Gesuches die Ermächtigung ertheilt worden ist, an Sonn- und Festtagen ausnahmsweise in unumgänglich nothwendigen Fällen leere Güterwagen mittelst gemischten Zügen zu befördern, um die rechtzeitige Lieferung bestellter Wagen auf den Stationen zu ermöglichen, zurückzukommen und dieselbe aufzuheben. Bei diesem Anlasse wurde der Bahnverwaltung eröffnet, dass der Transport von Leermaterial in Zukunft an Sonn- und Feiertagen mit allen Zügen verboten sein soll, da derselbe als Einbruch in das gesetzliche Verbot des Güterdienstes an Sonntagen betrachtet werden müsse.

— (Genehmigung eines Tarifes,) Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 13. Februar den Theil I, Abtheilung A, der Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Schweiz. Güterverkehr, enthaltend das internationale Uebereinkommen nebst Zusatzbestimmungen, sowie dem Entwurfe zu einem Nachtrag I zu Theil I die Genehmigung ertheilt.

Italien. (Localbahn Pieve di Cento-Ferrara-Pontelagoscuro.) Der Provinzial-Ausschuss von Ferrara hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine Linie Pieve di Cento-Ferrara-Ponte Lagoscuro vorgelegt, welches im Principe genehmigt worden ist. Das Project, welches vom Ingenieur Mederigo Perilli aufgestellt wurde, umfasst drei Strecken: Pieve di Cento—Ferrara, Ferrara—Ponte Lagoscuro und Ferrara—Darsena, welche zusammen 41.876·67 m lang sind. Hievon sind 30.481·41 m geradlinig und 11.395·23 m in Curven mit einem Minimalradius von 100 m und einem Maximalradius von 2000 m. Die Ausrüstung ist mit Stahlschienen, Type Vignole, von 9 m Länge projectirt. Stationen sind 6 vorgesehen, überdies 5 Haltestellen. Erstere sind: Pieve di Cento, Cento, Sant' Agostino, Mirabello, Ferrara, Pontelagoscuro; letztere: Corpo Reno, Dosso, San Carlo, Vigarano, Porotto. Die Kosten sind auf 2,100.000 L. veranschlagt, so dass auf den Kilometer 51.557 L. zu stehen kommen.

— (Localbahn Neapel-Vesuv-Drahtseilbahn-Station.) Die Municipal-Verwaltung von Neapel hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das vom Ingenieur Alfred Minieri aufgestellte Project für eine Localbahn von Neapel zur Station der Vesuv-Drahtseilbahn auf das Wärmste anempfohlen. Diese Linie wird, wie die gedachte Verwaltung hervorhebt, sowohl für die von derselben berührten Gemeinden, wie für die Fremden von eminenter Bedeutung und Vortheil sein. Insbesondere wird dieselbe den Transport von Vesuv-Steinplatten, welche zur Pflasterung Neapels dienen, erleichtern.

— (Auflassung der directesten Züge Mailand—Venedig.) Angesichts des geringen Passagierverkehres bei den Zügen 21 und 26, Abfahrt von Mailand um 8 U. 15 M., Abfahrt von Venedig um 19 U. 15 M., hat die Direction des adriatischen Netzes beschlossen, diese Züge bis auf Weiteres aufzulassen.

— (Eisenbahn Nord-Mailand.) Die Direction der Eisenbahn Nord-Mailand hat versuchsweise das Betreten der Perrons gegen Eintrittsgebühr gestattet und beträgt dieselbe in der Station Nord-Mailand 0·15 L., in allen anderen Stationen 0·10 L.

— (Tramway Bergamo-Monza.) Vor Kurzem wurde die Strecke Porta Osio—Porta Nuova der Tramway Bergamo-Monza dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Strecke ist 2 km lang.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn,) Während der ersten 5 Monate des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis Ende November 1893, haben die das adriatische Netz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 46,386.217·45 L. abgeworfen. Hievon entfallen 8,502.567·83 L. auf den Monat November und 37,883.649·62 L. auf die vorhergehenden Monate. Auf das Haupt- und das Secundärnetz sind die Einnahmen wie folgt vertheilt: November, Hauptnetz 7,919.138·81 L., Secundärnetz 583.429·02 L. Vorhergehende Monate, Hauptnetz 35,491.311·21 L., Secundärnetz 2,392.338·41 L. Zusammen, Hauptnetz 43,410.450·02 L., Secundärnetz 2,975.767·43 Lire. Ende November betrug die Gesammtlänge des adriatischen Netzes 5493 km, und zwar Hauptnetz 4261 km, Secundärnetz 1232 km.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn haben in den ersten 5 Monaten des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis Ende November 1893, insgesammt 51,446.262·70 L. betragen, wovon 9,835.434·38 Lire auf den Monat November uud 41,610.828·32 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Rücksichtlich des Haupt- und Secundärnetzes sind die Einnahmen folgendermassen vertheilt: Monat November, Hauptnetz 9,473.571·60 L., Secuudärnetz 361.862·75 L. Vorhergehende Monate, Hauptnetz 39,813.935·94 L., Secundärnetz 796.892·38 L. Insgesammt, Hauptnetz 49,287.507·57 Lire, Secundärnetz 2,158.755·13 L. Ende November betrug die Länge des Mittelmeernetzes 5209 km, Hauptnetz 4190 km, Secundärnetz 1019 km.

— (Einnahmen der Sicilianischen Eisenbahnen.) Während der ersten 5 Monate des laufenden Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli bis Ende November 1893 haben die Linien des sicilischen Netzes ein Gesammterträgniss von 3,824.157 L. abgeworfen. Von demselben entfallen 732.429 L. auf den Monat November und 3,091.728 L. auf die früheren Monate. Das Hauptnetz ergab im Monate November eine Einnahme von 615.260 L., das Secundärnetz 117.169 L. In den früheren Monaten entfielen auf das Hauptnetz 2,651.973 L., auf das Secundärnetz 439.755 L. Insgesammt entfallen auf das Hauptnetz 3,267.233 L., auf das Secundärnetz 556.924 L. Die Länge des Netzes betrug Ende November 1027 km, hievon treffen das Hauptnetz 616 km, das Secundärnetz 411 km.

— (Secundärbahnen. Erträgniss in der Zeit vom 1. Juli bis 30. November 1893 im Vergleiche zu dem Erträgnisse während derselben Zeitperiode des Vorjahres.)

Eisenbahnen	1. Juli bis 30. Novbr. 1893	1. Juli bis 30. Novbr. 1892	Differenz
Turin-Cirié-Lanzo	259.651	261.869	— 2.218
Neapel-Nola-Baiano	161.960	169.285	— 7.325
Turin-Rivoli	73.255	70.677	+ 2.578
Luganosee-Eisenbahn	35.690	38.137	— 2.447
Basaluzzo-Frugarolo	4.561	5.770	— 1.209
Biellesische Localbahnen	85.586	56.485	+ 29.101
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	143.352	151.626	— 8.274
Bergamo-Ponte della Selva	121.236	124.651	— 3.415
Novara-Seregno	203.643	179.567	+ 24.076
Nord-Mailand	1,201.403	1,146.721	+ 54.682
Santhia-Biella	315.123	309.797	+ 5.326
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	168.816	170.220	— 1.404
Reggio-Emilia	100.652	87.839	+ 12.813
Avezzo-Fossato	132.742	136.668	— 3.925
Poggibonsi-Colle	25.666	26.177	— 511
Sardische Secundärbahnen	299.023	231.040	+ 67.983
Suzzara-Ferrara	133.693	103.764	+ 29.929
Reali Sarde	712.738	758.647	— 45.909
Palermo-Marsala-Trapani	616.685	704.713	— 88.028

— (Eisenbahnen der Società Veneta. Einnahmen.) Die in den ersten 5 Monaten des laufenden Betriebsjahres von den Linien der Società Veneta erzielten Einnahmebetrugen vergleichsweise zu den Einnahmen desselben Zeitnraumes im Vorjahre wie folgt:

Linie	1893/94	1892/93	Differenz
Parma-Suzzara	61.500	65.811	— 4.311
Arezzo-Stia	74.000	70.831	+ 3.169
Bologna-Portomaggiore	128.500	127.012	+ 1.488
Padua-Montebelluna	63.500	67.532	— 4.032
Curdale-Portogruaro	112.500	107.104	+ 5.396
Vicenza-Treviso u. Padua-Bassano	343.000	330.238	+ 12.762
Vicenza-Schio	151.000	150.760	+ 240
Conegliano-Vittorio	41.500	40.513	+ 987
Torre-Assiero	63.000	62.816	+ 184

— (Sicilische Eisenbahnen. Materialanschaffung.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat den Antrag der Gesellschaft der Sicilischen Eisenbahnen wegen Beschaffung von 30 Personenwagen III. Classe und 6 Cisternenwagen genehmigt-

Russland. (Bahneröffnungen im IV. Quartale 1893.) Im November und December 1893 wurden folgende Bahnstrecken (Gesammtlänge 1439 W.) dem Betriebe übergeben:

am 6. November die Linie Beslan—Petrowsk der Wladikawskasbahn . . . . . 250 W.
„ 8. November die Strecke Uwarowo—Balaschew der Tambow-Kamyschin-Linie (Rjäsan-Uralsk) 88 „
„ 12. November die Strecken Mohilew—Lipkany und Oknitza—Bjelzi der Nowosielitza-Zweigbahn, der Südwestbahn gehörig, 126+82 . . 208 „
„ 16. November die schmalspurige Zufuhrbahn Koronewo-Ssudschi der Kiew-Woroneschbahn (für den Personenverkehr) und Zweigbahn Kruty-Pirjatin 102+38 W. . . . . 140 „
„ 19. November die Zweigbahn Karabanow zur Stadt Kirschatsch der Moskau-Jaroslawbahn 20·70 „
„ 3. December die Theilstrecke Lipkani—Nowosielitza der Nowosielitzabahn (Südwestbahn) . . . . . 40·10 „
„ 21. December (1. Jänner 1894 n. St.) die Zweigbahnen Kruty-Tschernigow . . . . . 76 „
und Korenowa-Sudscha . . . . . 38 „
der Kiew-Woroneschbahn;
„ 22. December die Strecke Sasowo-Swjaschsk der Linie Rjäsan—Kasan (Moskau—Kasan . 578 „

— (Theilung des Netzes der ehemaligen Donez-Eisenbahn.) Die Centraldirection der Russischen Staatseisenbahnen bringt zur Kenntniss, dass vom 1./13. Jänner a./n. St. die Theilstrecken der ehemaligen Donez-Eisenbahn: Popasnaja—Lissitschansk, Kramatorskaja—Warwarapolje, Stupki—Bachmut und Konstantinowka—Jassinowataja dem Dienstbereiche der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn und die Theilstrecken: Warwaropolje—Swerewo, Lugansk—Debalzewo—Jassinowataja, Chazepetowka—Nikitowka, Jassinowataja—Mariupol und Krinitschnaja—Chanschenkowo dem Dienstbereiche der Ekaterinen-Eisenbahn zugewiesen wurde. In Angelegenheiten, welche die ehemalige Donez-Eisenbahn betreffen, ist sich somit an die Betriebsverwaltungen der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn in Charkow und der Ekaterinen-Eisenbahn in Ekaterinoslaw zu wenden.

— (Auflassung der Zweigbahn nach Reni.) Der Südwestbahn-Gesellschaft wurde mit Erlass vom 11. Juli 1893 gestattet, die 4·453 Werst lange Zweigbahn nach Reni, die von der zur Donau führenden Theilstrecke abzweigt, abzutragen und die gewonnenen Materialien, soweit die Südwestbahnen von denselben nicht Gebrauch machen können, zu verkaufen. Diese Genehmigung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Gesellschaft auf Forderung der Regierung die Zweigbahn sofort wieder herzustellen hat und dass der der Gesellschaft gehörige Grund und Boden durch Grenzpfähle abgesteckt werde und dadurch für alle Zeit kenntlich bleibe.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce" aus Calcutta und Port Said.) Dieser Dampfer von 1286 T. Gehalt ist am 5. December 1893 von Calcutta abgefahren und am 5. Jänner mit 2 Passagieren und 525 Gewichtstonnen Ladung von Calcutta und Port Said in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 48.212 kg Indigo (hievon 507 kg Muster für Venedig), 53.033 kg Häute (davon 27.710 kg für Venedig und 2790 kg für Ancona), 112.850 kg Baumwolle (davon 55.500 kg für Ancona), 50.750 kg Mirabellen (für Venedig), 96.374 kg Tamarinden (davon 21.772 kg für Venedig), 126.375 kg Jute (davon 72.471 kg für Venedig), 8220 kg Schellak; aus Port Said 12.552 kg Kaffee, 880 kg Muscatnuss, 8244 kg Häute, 1791 kg Zigarren, 5700 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 772.076 fl. ö. W.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Abschluss eines Umschiffungsvertrages.) Die Direction der „Adria" hat mit der italienischen Rhederei „Armatori Riuniti" in Genua einen Umschiffungsvertrag geschlossen, auf Grund dessen alle jene auf den wöchentlichen Linien der „Adria" nach Genua gebrachten, für argentinische Küstenplätze bestimmten Sendungen auf die zweimal im Monat regelmässig nach Südamerika verkehrenden Dampfer der „Armatori Riuniti" eingeschifft werden können, wodurch die Reisedauer solcher Güter von Fiume nach dem Bestimmungsorte in Zukunft nur mehr 35 Tage betragen wird. Bei dem Umstande, als für derlei Transporte von der „Adria" auch directe Connaissements nach allen argentinischen Häfen ausgefolgt werden sollen, wäre hiedurch dem Export nach den Häfen Südamerikas ein neues Absatzgebiet geschaffen.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis zum 11. März.)

Adriatischer Dienst.

6. März, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
7. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän P. Levs, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
8. „ um 11 Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän P. Covacich, nach Venedig.
9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
10. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thisbe", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

6. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Narenta", Capitän G. Ginrovich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
7. „ um 4 Uhr Nachmittage: Dampfer „Vesta", Capitän A. Orlando, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Snlina, Galatz und Braila.
9. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
10. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Hungaria", Capitän C. Sbntega, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Odeesa, Varna, Snlina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela", Capitän F. Cossovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Finme, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind neu herausgegeben die Kilometerzeiger Nr. 27 (Oldenburgische Staatseisenbahnen, Nr. 43 (Prignitzer Eisenbahn) und Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen), ferner der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 75 (Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft), der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 69 (K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn), der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 31 (Kgl. Eisenbahn-Direction Altona) und der II. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Aufgehoben werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 27 und Nr. 55 die im October 1888, bezw. März 1893, ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 69 der im December 1892 ausgegebene Nachtrag I.

— Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat das Verzeichniss Nr. 38 (Kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.) neu, zum Verzeichniss Nr. 42 (Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg) den I. und zur Sammlung von „Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den XVI. Nachtrag herausgegeben. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 38 wird das im Jänner 1892 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer, sowie Nachtrag I vom December 1892, aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von leer zurückgehenden Bierfässern.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1894 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bier in Fässern, sowie von in Specialwagen leer zurückgehenden Bierfässern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits, nebst Anhang, enthaltend Cursdifferenzen, in Wirksamkeit.

Hiedurch werden aufgehoben:

I. Der Ausnahmetarif Nr. 20 für die Beförderung von Bier in Fässern auf Seite 269—274 des Tarifes, Theil IIa, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890, und zwar:

a) bezüglich der in den gegenwärtigen Ausnahmetarif einbezogenen Relationen mit 1. April 1894;
b) im übrigen mit 1. Juli 1894.

II. Die im Nachtrage 8A zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Verbandstarifes, giltig vom 1. August 1887, auf Seite 74 für Pilsen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für

1. Bier in Fässern, und
2. leere Bierfässer

mit 1. April 1894.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen um den Preis von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 28. Februar 1894. [173]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Erhöhung der Frachtsätze für die Stationen Ruhla und Thal.

Die Frachtsätze für die Stationen Ruhla und Thal (Thüringen) der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn werden vom 1. Mai 1894 an um 6 Mk. pro 10000 kg erhöht.

Wien, am 3. März 1894. [174]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Ab 15. März 1894 werden in allen jenen Relationen und für alle jene Zugscombinationen, welche im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhm. Westbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits giltig vom 1. Mai 1893 für den Verkehr zwischen Prag K.F.J.B. und Stationen der Böhmischen Westbahn, bezw. im transit derselben angeführt sind, zu denselben Fahrpreisen auch directe Fahrkarten für den Verkehr mit der Haltestelle königl. Weinberge und der Station Vyšehrad ausgegeben.

Wien, am 27. Februar 1894. [175]

Russischer Getreideverkehr (Nowosielitza transit-Odessa).

Aufhebung des Tarifes.

Der Special-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von Nowosielitza trs. aus Russland nach Odessa via Jassy-Ungheni, giltig vom 5. September neuen Stils (24. August a. St.) 1887, nebst Nachtrag I hiezu, giltig vom 1. April n. St. (20. März a. St.) 1889, tritt mit 1. Mai 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 1. März 1894. [176]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Aenderung von Frachtsätzen.

Am 1. März 1894 treten für den Güterverkehr zwischen Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Hof, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf und Weipert unter einander abgeänderte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 28. Februar 1894. [177]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Neue und bezw. erhöhte Frachtsätze.

Für den Güterverkehr zwischen den Sächsischen Stationen Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Hof, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf und Weipert unter einander treten am 15. April 1894 auch verschiedene neue und erhöhte Frachtsätze in Kraft, über die unser Verkehrsbureau schon jetzt Auskunft ertheilt.

Dresden, am 1. März 1894. [178]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreis-Ermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 18. bis inclusive 23. März 1893 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek—Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dzieditz—Saybusch—Zablocie zu den fahrplanmässigen Personenzügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit fünftägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 23. März 1894 ein
Separat-Personenzug
Abfahrt Bielitz . . . . . 6 U. 35 M. Früh,
Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska 9 U. 22 M. Vm.,
und
Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska 2 U. — M. Nm.,
Ankunft Bielitz . . . . . 4 U. 43 M. Nm.
zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 5. März 1894. [179]

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Frachtermässigung für die von der Weltausstellung in Chicago zurückkehrenden Ausstellungsgegenstände.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 125 vom 28. October 1893 publicirte Frachtermässigung für die von der Weltausstellung in Chicago rückkehrenden, als Eilgut oder gewöhnliches Frachtgut zum Bahntransport gelangenden Ausstellungsgüter bleibt unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen bis inclusive 31. Mai 1894 in Giltigkeit.

Wien, am 2. März 1894. [180]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Tarif-Theil I für den Gütertransport im Bereiche österr. und ungar. Bahnen und der Bahnen in Bosnien und der Herzegowina.

Nachträge II und III.

Zu dem in der Ueberschrift genannten Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893 treten am 1. April 1894 die Nachträge II und III in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderung, bezw. Ergänzung des Verzeichnisses jener Bahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, Aenderung bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen, Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung des Nebengebührentarifes, Aenderung bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter und der Güterclassification, Ergänzung des Verzeichnisses der nach II-A-A tarifirenden Eisen- und Stahlwaaren und Berichtigungen.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 3. März 1894. [181]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Berichtigungen des Nachtrages I A vom 1. Jänner 1894 zum Localtarife vom 1. August 1883.

Der Nachtrag I A, giltig vom 1. Jänner 1894, zum Gebührentarife vom 1. August 1883 für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird wie nachstehend berichtigt:

1. Auf Seite 16 bei km 210 soll der Transportpreis für gewöhnliches Eilgut statt 226 richtig heissen 426.
2. Auf Seite 170 soll der Frachtsatz des Specialtarifes 3 von Aussig nach Weigsdorf statt 37 richtig heissen 37·7.
3. Auf Seite 226 ist die in der Relation Gross-Wossek—Tinischt, Gruppe b, unterhalb der Zeile befindliche Ziffer 2 zu streichen, hingegen sind in der Relation Gross-Wossek — Tschernhausen bei Gruppe a) 2 kr. als Portozuschlag der S.N.D.V.B. zuzusetzen.
4. Auf Seite 264, Posit. 4, soll es unter den begünstigten Artikeln 3. Zeile anstatt „feuerfeste Thon- und Gasretorten“ richtig heissen: „Feuerfester Thon, Gasretorten u. s. w.

Die Aenderungen sub 1, 2 und 3 treten erst mit 1. April 1894 in Kraft.

Wien, am 5. März 1894. [182]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, 2 und 3.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Kleie.

Mit Giltigkeit vom 15. März bis 30. Juni 1894 tritt im obbezeichneten Verband ein Ausnahmetarif für Kleie in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze zwischen den Stationen Brünn, Wien sammt Vororten einerseits und Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt andererseits.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Endverwaltungen kostenfrei zu beziehen.

Wien, am 1. März 1894. [183]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsche Eisenbahn - Verwaltungen. (Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I.) Unter vorstehender Bezeichnung tritt am 1. April ein neuer Tarif in Kraft, welcher die den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Verkehrs-Ordnung, Abschnitt I bis IV, und die von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden festgesetzten allgemeinen Zusatzbestimmungen zu demselben enthält. Druckabzüge dieses Tarifes können zum Preise von 20 Pfg. für das Stück von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 15. März ab bezogen werden.

— (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.) Am 1. April wird unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen I und II ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, in Kraft gesetzt. Derselbe stimmt mit dem bisherigen im Wesentlichen überein, enthält jedoch eine Reihe von Aenderungen, durch welche in wenigen Fällen geringe Frachterhöhungen und im Uebrigen durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt werden. Soweit Frachterhöhungen eintreten, worüber von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt wird, bleiben die gegenwärtig geltenden Tarifbestimmungen noch bis zum 15. April 1894 in Kraft. Die in den Zusatzbestimmungen zur Verkehrs-Ordnung eintretenden Aenderungen sind von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt. Druckabzüge des Tarifes zum Preise von 70 Pfg. für das Stück können von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preuss. Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 15. ab bezogen werden.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. (Ausdehnuug der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Kalisalze und Kalk.) Die mit Giltigkeit vom 15. d. M. für den Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für Kalisalze und Kalk zum Düngeu werden vom gleichen Tage ab auf den Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Prignitzer, Wittenberge-Perleberger und Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn ausgedehnt.

Deutscher Eisenbahn-Tarif für Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I. (Einführung des Nachtrages I.) Zu dem vorbezeichneten Tarif tritt am 1. April ein Nachtrag I in Kraft, welcher die Aufhebung der Zusatzbestimmung IV, 5, zu § 44 der Verkehrs-Ordnung, betreffend die Beförderung von Wiederkäuern und Schweinen nach den Nordseehäfen und eine von den Landesaufsichtsbehörden genehmigte Aenderung des Abs. 2 der Ziffer 8 der Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen unter A. V. II. A., betreffend die bei nachträglicher Verfügung zur Erhebung kommenden Frachtbriefe enthält. Druckabzüge dieses Nachtrages können von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 15. März ab bezogen werden.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und für Dungkalk.) Mit Giltigkeit vom 1. März treten die im Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen am 15. Jänner eingeführten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und für Düugekalk im Gebiete des Magdeburg-Bayerischen Verbandes für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg und der Braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits in Kraft. Der bisherige Ausnahmetarif für Kalirohsalze kommt gleichzeitig zur Aufhebung. Ferner gelangt mit dem obenbezeichneten Zeitpunkte ein Ausnahmetarif für Kalk, gebrannt und gemahlen, zum Düngen, von den Stationen Elbingerode, Rothehütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach Stationen der Bayrischen Staatsbahnen zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze der fraglichen Ausnahmetarife geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Breslau-Sächsischer Verkehr. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Mit Giltigkeit vom 1. März sind im Breslau-Sächsischen Verkehre zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau, sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für nachbenannte Düngemittel bei Aufgabe in Mengen von 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen, bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht für einen Wagen zur Einführung gelangt.

1. Rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenproducten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 pCt. reinem Kali, endlich concentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 pCt. reiuem Kali (Kalitarif).
2. Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken (Düngekalktarif).

Die in dem Ausnahmetarife 11 für bestimmte Düngemittel aufgeführten rohen Kalisalze, als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit sind zu streichen und für die Folge lediglich zu den Frachtsätzen des vorbezeichneten Kalitarifes abzufertigen. Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze und über die Bedingungen, unter welchen dieselben Anwendung finden, ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau nähere Auskunft.

Preussische Staatsbahnen. (Ausdehnung der Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und Kalk auf neue Verkehre.) Die am 15. Jänner in den Binnen- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) haben vom 1. März ab auch angenommen:

a) die Ostpreussische Südbahn für Grajewo, Lyck und Prostken in den Staatsbahnverkehren, im Südostpreussischen und Bromberg-Sächsischen Verbande, sowie für Königsberg, Süd- und Lizent-Bahnhof im Südostpreussischen Verbande,
b] die Breslau-Warschauer Eisenbahn mit den Preussischen Staatsbahnen iu demselben Umfange wie für den gegenwärtigen Ausuahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel etc.),
c) die Sächsische Staatsbahn im Bromberg-Sächsischen Verbande.

Berlin-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. März trat der Nachtrag I zum Berlin-Sächsischen Gütertarife in Kraft. Dieser bei deu betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen innerhalb Berlins und der Ausnahmetarife (Kalisalze, Düngekalk).

Rheinisch-Westphälisch-Niederländischer und Deutsch-Niederländischer Verkehr. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für Futtermittel.) Der durch den gemeinsamen Nachtrag zu den Heften A 1, 3 und 4, B 1, 3 und 4, C 1, 3 und 4 vom 1. September 1893 für den Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen Verkehr und durch den gemeinsamen Nachtrag zu den Heften 1 bis 5 vom 15. October 1893 für den Deutsch-Niederländischen Verband eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel von den Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, Middelburg, Vlissingen und Hoek von Holland tritt am 1. Juli wieder ausser Kraft. — Die bis dahin nach dem Ausnahmetarif abzufertigenden Artikel werden von diesem Zeitpunkte ab je nach ihrer Zugehörigkeit auch in den in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen wieder nach Specialtarif I, bezw. II berechnet, soweit Sätze dieser Specialtarife vorhanden sind. Andernfalls hat Umkartirung stattzufinden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Aufhebung der Ausnahmetarife für Eisen- und Stahl.) Am 15. April d. J. gelangen die im Staatsbahn-Alt-Damm-Kolberger Gütertarif bestehenden Ausnahmetarife 16 und 17 für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II von den Stationen Gleiwitz, Kattowitz, Oppeln, Ratibor und Schwientochlowitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau nach sämmtlichen Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn zur Aufhebung. Die Frachtberechnung erfolgt von diesem Zeitpunkte ab zu deu regelrechteu Sätzen der Specialtarife I und II.

Königl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Aufnahme der Station Kufstein in den Ausnahmetarif III.) Mit 1. März wurde die Station Kufstein in den Ausnahmetarif III für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren des Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehres aufgenommen. — Das Nähere über die Tarifsätze ist bei den Stationen zu erfragen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Directions-Bezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1891 trat am 1. März der Nachtrag 3 in Kraft. — Derselbe enthält ausser mehreren bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungnn des Tarifes erhöhte Entfernungen, bezw. Frachtsätze für die Anschlussstelle Berlin, Central-Markthalle, und neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung und concentrirten Kalidünger, sowie für zu Düngezwecken verwendeten gebrannten oder gemahlenen Kalk und Kalkschlamm. Die erhöhten Entfernungen, bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Anschlussstelle Berlin, Central-Markthalle, und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn treten erst am 1. Mai in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erhalten.

Staatsbahnverkehre Altona—, Hannover—, Oldenburg—Berlin, bezw. Breslau, Berlin—Breslau, Güterverkehr für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin. (Aufhebung einer einschränkenden Bestimmung.) Mit dem 1. März wird die einschränkende Bestimmung aufgehoben, dass die am 1. November 1893 für schlesische Spinnereistationen zur Einführung gelangten Ausnahmetarif-Frachtsätze für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche am Orte zur Entladung kommen oder lediglich durch Landfuhrwerk abgefahren werden.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II b, vom 1. September 1889. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. März ab gelangte der Nachtrag IX zu Theil II b des Deutsch-Französischen Gütertarifes über Elsass-Lothringen zur Einführung, welcher theilweise geänderte französische Schnittsätze enthält.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 3. (Aufnahme einer neuen Station.) Mit Wirksamkeit vom 10. Februar ab ist die Station Kraghammer des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Elberfeld in den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen worden. Der Frachtberechnung sind die in dem Gütertarifhefte 3 für die Station Attendorn verzeichneten Entfernungen zuzüglich 4 km zu Grunde zu legen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 und Hannover-Bayerischer Gütertarif vom 1. August 1893. (Tarifirung von Wollstaub.) Mit Wirksamkeit vom 15. Februar ist der Artikel Wollstaub in den Ausnahmetarif für Düngemittel aufgenommen worden.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl u. s. w. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad u. s. w. transit vom 1. November 1887. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. März gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarif vom 10. März 1893. (Streu- und Futtermittel.) Mit dem 1. Juli werden die im ersten, bezw. zweiten Nachtrage enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 A (Streu- und Futtermittel) für die unter Ziffer 2 a—c aufgeführten Artikel aufgehoben. Die Frachtsätze für die unter Ziffer 1 dieses Ausnahmetarifes aufgeführten Artikel (Torfstreu etc.) bleiben noch bis zum 1. September in Kraft.

Niederländisch-Schweizerischer Verkehr. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zu Theil I, Abtheilung A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend das Reglement, welches gemäss Bekanntmachung vom 24. December 1892 auch für den Niederländisch-Schweizerischen Verkehr giltig ist, tritt am 1. März 1894 der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält die erleichternden Vorschriften, welche zufolge Vereinbarung der betheiligten Regierungen für die bedingte Zulassung gewisser Gegenstände mit dem bezeichneten Tage Geltung erlangen und ausserdem kleine Aenderungen an Zusatzbestimmungen und dergleichen, welche durch jene erleichternden Vorschriften hervorgerufen werden.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Für den obenbezeichneten Verband treten am 1. März Nachtrag XIV zum Gütertarif, Heft 1, und Nachtrag III zum Gütertarif, Heft II, in Kraft. Die Nachträge, welche bei den betheiligten Dienststellen käuflich erlangt werden können, enthalten Einführung des Ausnahmetarifes für Kalisalze und Düngekalk; Nachtrag XIV enthält ausserdem die Ausdehnung des für Gütertarif Heft 1 bestehenden Ausnahmetarifes 9 für Düngemittel auf den Verkehr mit den Stationen der Saal-Eisenbahn. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Ausnahmetarif für rohe Kalisalze und für Düngekalk auf den Preussischen Staatsbahnen. (Ausdehnung der Giltigkeit desselben.) Die am 15. Jänner im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen eingeführten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und für Düngekalk etc. kommen vom 1. März ab auch in den Staatsbahnverkehren Berlin— und Breslau—Magdeburg mit der Station Tangermünde der Stendal-Tandermünder Eisenbahn, sowie mit den Stationen Kempen und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer in Anwendung. Von demselben Zeitpunkte ab findet der Ausnahmetarif für Düngekalk in den vorgenannten Verkehren auch Anwendung auf Sendungen von den Stationen Elbingerode, Rothe Hütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze und über die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Aenderung bestehender Distanzen.) Im Kilometerzeiger II E (Seite 36 ff und S. 70 ff des Tarifes, sowie Seite 23 des Nachtrages V) sind nachstehende anderweitige Entfernungen einzutragen und fortan der Frachtberechnung zu Grunde zu legen:

	Eger	Franzenbad
	Kilometer	
Elmshorn	594	587
Itzehoe	628	621
Wilster	638	631
Wusterhausen a. D.	444	437

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Nachtrag Nr. VII vom 2. März 1894 zum **Gebührentarife** vom 1. März 1890 für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Giltig vom 15. März 1894.

H) Specialtarif für

Dextrin bei einer Einlagerung von mindestens 1500 Meter-Ctr. Lagerzins pro Woche und 100 Kilogramm . . . . 1½ kr.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Bahnlinie **Ebenfurth-Landesgrenze** des k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directions-Bezirkes Wien gelangt die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Fischa-Brücke, km 115·7/8, im Pauschalbetrage von 6228 fl. ö. W. im Offertwege zur Vergebung.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und der Erlag des Vadiums von 300 fl. ö. W., sowie die Bedingnisse, Pläne und Gewichtsberechnungen und die Offertformulare liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof in Wien, 2. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens 15. März 1894, 12 Uhr Mittags, im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Wien, im Februar 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
550	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker aller Art	Chybi	Kymanów	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 5 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	80 kr.		Im Kartirungswege		
551	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Czernotin-Keltsch Milotitz Hnstopetsch	Leipnik	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 11·8 14·2 15·4	kr. 9·5 12·0 13·5	kr. 2·3 2·2 1·9	Im Kartirungswege		
552	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 9. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Siehe nachstehende Tabelle unter a) b) c) Kreuzer österr. Währung pro 100 kg			Rückvergütung	Duplicat-Frachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens 28. Februar 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungs-Anspruch

Von		Nach: Prag (Smichow)	Jinonitz	Řepy	Hostiwitz	Jenč	Unhoscht	Kladno	Smečna-Sternberg	Laun	Neustraschitz	Prag (Bubna)	Prag (Sandthor)	Weleslawin	Rusin
Kaaden-Brunnersdorf	a)	24·8	23·9	23·0	22·4	22·1	21·4	20·9	20·0	19·0	18·1	24·4	24·0	23·3	22·9
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	7·0	6·1	5·2	4·6	4·3	3·6	3·1	2·2	1·2	0·3	3·6	3·2	2·5	2·1
Komotau	a)	24·6	23·6	22·8	22·3	21·8	21·1	20·7	19·7	18·9	—	24·2	23·9	23·2	22·8
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·8	5·8	5·0	4·5	4·0	3·3	2·9	1·9	1·1	—	3·4	3·1	2·4	2·0
Tuschmitz	a)	24·1	23·2	22·3	21·8	21·4	20·6	20·0	19·2	18·2	—	23·8	23·3	22·7	22·2
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·3	5·4	4·5	4·0	3·6	2·8	2·2	1·4	0·4	—	3·0	2·5	1·9	1·4

Fortlaufende Nr.	553	554	555
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	Böhmischen Nordbahn		Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Tabak-Emballagen, als: Säcke, Rupfen, Stricke, u. dgl. als Frachtgut	Kalk, gebrannt	Geflügel, lebendes und todtes; Obst, frisches; Gemüse und Grünzeug, frisches; Wildpret und Butter, als Eilgut
für die Transportstrecke von	Tetschen (B.N.B.) oder vice versa	Kalk-Podol Prachovic Kostelec-Vižec	Den im Tarife Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1892 enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota (incl.), Dévény — Ujfalu — Szakolcza, Dévénytó — Stomfa, Pozsony — Zsolna — Zwardon, Trencséu — Vlarapass, Galanta—N. Szombat — Galgocz-Lipótvár — Szered, Tótmegyer — Nagy Belicz, Esztergom-Nána — Balassa-Gyarmat, Csata—Leva und Garam-Berzencze (incl.)—Ruttka)
für die Transportstrecke nach	Prag (St.E.G.)	Aussig (St.E.G.)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loco und transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in beliebigen Mengen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1890	Localtarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4
Frachtsatz per 100 kg	46·2 kr.	54·3 kr. 58·9 52·7	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	30·0 kr.	26·9 26·9 26·9 kr.	Die tarifmässigen Frachtsätze der Frachtgutclasse II
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	16·2 kr.	27·4 kr. 27·0 25·8	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	a) Für Sendungen, welche nach Wien bestimmt sind oder infolge einer diesbezüglichen Parteivorschrift in Wien umkartirt werden, **im Kartirungswege** b) Für Sendungen, welche nach über Wien gelegene Stationen verrechnet werden, **im Rückvergütungswege**
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			ad b) Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Original-Aufnahmsscheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben sind bis spätestens Ende April 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt
Besondere Bemerkungen	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 11. Jänner 1894, sub Post 135, enthaltene Frachtbegünstigung für gleiche Transporte ausser Kraft gesetzt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 7 ex 1894, Post 219, aufgehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
556	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ein zweiachsiger Bierwagen mit Bremse, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) transit	Lemberg C.B.	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht der Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1894	Ost-Nordwestösterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894, bezw. Localtarife	209 kr.	168 kr.	41 kr.	Im Kartirungswege		
			Ein zweiachsiger Personenwagen und ein zweiachsiger gedeckter Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend		Anspitz				Besteht kein directer Satz	97 kr.				
557	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Kartoffel	Holics loco	Göding loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
558	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eier als Frachtgut: a) bei Aufgabe in jeder Menge	Kalwarya	Andrichau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verladen der Sendungen ad b) durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 19·5	kr. 12	kr. 7·5	Im Kartirungswege		
				Wadowice					11·0	7	4·0			
				Kęty					10·0	7	3·0			
				Kozy					14·0	10	4·0			
				Biala					17·5	12	5·5			
				Bielitz					18·5	12	6·5			
				Saybusch-Zabłocie					33·0	22	11·0			
				Skotschau					34·0	27	7·0			
				Teschen					43·5	37	6·5			
				Andrichau	Dzieditz transito (für Sendungen nach deutschen Stationen)				28	20	8			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Andrichau	Dzieditz transito (für Sendungen nach deutschen Stationen)				26·5	16	10·5			
559	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen-Asche	Asch trs. und Asch-Stadt	Rossbach	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 9·0	kr. 7	kr. 2·0	Im Kartirungswege		
									8·2	7	1·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
560	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Gerteansrenter	Triest S.B. Triest S.B. Freihafen Finme	Stationen der Strecke von Marburg incl. bis incl. Lienz loco, jedoch excl. Villach und Klagenfurt	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat seitens der Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	Heller 153	Variabel	Im Kartirungswege		
					Stationen der Strecke von Thal incl. bis incl. Franzensfeste loco					180				
					Stationen der Strecke von Knfstein incl. bis Ala loco					220				
561	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Sterzing	Sendungen müssen nachweislich für Hotelhauten in Sterzing bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimal-Einheitssatze von 0·26 fl per 100 kg und Kilometer bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen erfolgt, resp. von 0·32 fl pro 100 kg und Kilometer bei Sendungen in geringeren Quantitäten	Verschieden	Im Kartirungswege		
562	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Getreide	Wien Kaiser Franz-Josefs-Bahnhof	Berann	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. März bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1890	85 kr. ö. W.	80 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
563	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Berhometh a. S. Czndin Komarestie-Slobodzia Lnkawetz a. S. Panka Petrontz a. S. Storozynetz Zadowa	Nepolokontz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	28 22 23 27 21 19 19 25	Kreuzer 21 18 18 19 18 15 15 18	Kreuzer 7 4 5 8 3 4 4 7	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
564	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eschenbohlen aus Pos. H-19 des Tarif-Theiles I	Komarestie-Slobodzia	Illiboka transit mit der Bestimmung für Breslau	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Breslau. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung mittelst einer schriftlichen, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg einzureichenden Erklärung, jede Achsveifrachtung von Eschenbohlen ab Komarestie-Slobodzia und Umgebung nach Nepolokoutz zu unterlassen. Aufladen durch Arbeitskräfte des Absenders	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	20 kr.	14·1 kr.	5·9 kr.	Im Kartirungswege		
565	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mais aus Pos. G-13 des Tarif-Theiles I	N o w o s i e l i t z a	Czernowitz loco	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges in der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten und der Abfuhr vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	30 kr.	25 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten, dass die betreffenden Sendungen in der Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen. Die bezüglichen Frachtbriefe sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	
				Volksgarten loco					35 kr.	25 kr.	10 kr.			
566	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 15. Februar l. J. euh Pos. 402 publicirte Frachtbegünstigung hat unter den angegebenen Bedingungen **im Kartirungswege** zur Anwendung zu kommen, falls bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg eine dem Frachtnachlasse und dem anfzuliefernden Minimalquantum entsprechende Caution hinterlegt wird. Die Art und die Höhe dieser Cantion wird im Einvernehmen mit der genannten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection festzustellen sein.											
567	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2 (Posit. H-19 der Waaren-Classification des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen			Die in Nr. 22 dee Verordnnnge-Blattes vom 24. Februar 1894, Post 475, verlantbarten Kartirungssätze gelangen auch dann znr Anwendung, wenn die Sendungen mit Frachtbriefen anfgegeben werden, welche lauten: „nach Nowoeielitza traneit (für Odeesa)“. Die Weiteranfgabe ab Nowoeielitza hat innerhalb der Frist von seche Wochen zu erfolgen, und müssen die Sendungen während dieeer Zeit unter Bahnaufeicht stehen.							

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
568	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Kétegyháza transit (die Sendungen müssen in Mezöhegyes zur Aufgabe gelangen)	Rorschach	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1400 Tonnen. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis Ende Juni 1894	Tarif Theil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. September 1893	475 Centimes	445 Centimes	30 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längst. 3 Monate nach Ablauf der Begünstigung der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen sind		
569	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 107, vom 16. September 1893, auf Seite 1710, eub fortlaufender Nr. 1731, für diverse Futter- und Streu-Artikel, dann für Grassamen, Kleesaaten und Düngemittel publicirte Tarifbegünstigung der k. k. österr. Staatsbahnen findet rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Stsatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Babnlinien bis auf Weiteres, längstene aber bis 30. April 1894 unter den gleichen Bedingungen auch beim Bezuge der gedachten Artikel durch Gutsgebiets-Vorstehungen des Königreiches Galizien Anwendung. Die erforderlichen Cumulativ-Beetelzettel sind in derartigen Fällen seitens der betreffenden Gutsgebiets-Vorsteher nach dem am Fusse der obbezogenen Publication angefügten Formulare, worin jedoch mit Rücksicht auf den Besteller „die Gutsgebiets-Vorstehung“ für „das Gemeindeamt“ zu substituiren ist, auszufertigen und haben mit einer gleichfalls entsprechend modificirten Bestätigung der zuständigen k. k. Bezirkehanptmannschaft versehen zu sein.												

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnunge-Blatte Nr. 22 vom 24. Februar l. J., sub Post 472, hat in der Rnbrik „von“ der Text, wie folgt, richtig zu lauten: „Den im Theil II, Heft 4 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893 und im Tarif für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. Februar 1893 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1894 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn“.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. Wien, 8. März 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1894 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1893. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1894

und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1893.

Im Monate Jänner 1894 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.*)

Im Monate Jänner 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 8,426.902 Personen und 8,260.404 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 23,297.289 fl. erzielt, das ist per Kilometer 812 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7,337.331 Personen und 7,216.396 t Güter, 20,891.977 fl., oder per Kilometer 746 fl., daher resultirt für den Monat Jänner 1894 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 8·8 pCt.

Das auf Grund der im Monate Jänner 1894 auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen pro Jahr ermittelte kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 9744 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1893 mit 8952 fl. berechneten Resultate um 792 fl. oder 8·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1894 ermittelten kilometrischen Einnahmen-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	77.916
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	44.580
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	29.724
4.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	25.152
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.840
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	20.640
7.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	19.980
8.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.876
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.616
10.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	17.016
11.	Böhmische Westbahn	16.812
12.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16.260
13.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.960
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	15.234
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.964
16.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.820
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.572
18.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.524
19.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.544
20.	Böhmische Nordbahn	11.352
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.548
22.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	10.284
23.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.780
24.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	9.480
25.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9.168
26.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.132
27.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	8.868
28.	Kuttenberger Localbahn	8.652
29.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	8.508
30.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	8.256
31.	Neutitscheiner Localbahn	7.992
32.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.740
33.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.584
34.	Bozen-Meraner Bahn	6.912
35.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.576
36.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.420
37.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.181
38.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	5.964
39.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	5.964
40.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.856

*) Zu den Eröffnungsdaten im Eisenbahnverkehrs-Berichte pro December 1893 (Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1894) wäre nachzutragen, die am 24. December 1893 erfolgte Eröffnung der 68 km langen Localbahn Nágy-Károly—Somkuti. Ueber die achttägige Betriebsperiode des Jahres 1893 wurde kein Ausweis eingesendet.

	Gulden
41. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5.844
42. Eisenbahn Wien-Aspang	5.832
43. Unterkrainer Bahnen	5.652
44. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	5.556
45. Localbahn Petroszény-Lupény	5.002
46. Gölnitzthalbahn	4.920
47. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.680
48. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	4.428
49. Budapester Localbahnen	4.422
50. Localbahn Dolina-Wygoda	4.296
51. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.236
52. Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.020
53. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	3.876
54. Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	3.768
55. Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.600
56. Kolomeaer Localbahnen	3.504
57. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.492
58. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.356
59. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	3.036
60. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	3.024
61. Localbahn Mösel-Hüttenberg	2.892
62. Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.832
63. Terret-Kowácznaer Localbahn	2.820
64. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.808
65. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.784
66. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.736
67. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2.676
68. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	2.664
69. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.640
70. Poprádthalbahn	2.556
71. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.484
72. Kremsthalbahn	2.412
73. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.412
74. Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.400
75. Háromszéker Localbahnen	2.364
76. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.328
77. Torontaler Localbahnen	2.256
78. Böhmische Commercialbahnen	2.220
79. Localbahn Laibach-Stein	2.184
80. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.184
81. Mühlkreisbahn	2.184
82. Localbahn Eperies-Bartfeld	2.148
83. Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	2.148
84. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.076
85. Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.064
86. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.028
87. Számosthalbahn	2.028
88. Localbahn Reichenau a/K-Solnitz	2.004
89. Localbahn Zsebely-Csakovár	1.992
90. Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	1.932
91. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.896
92. Localbahn Asch-Rossbach	1.896
93. Steyrthalbahn	1.848
94. Mährische Westbahn	1.836
95. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.824
96. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.824
97. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	1.788
98. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.788
99. Zagorianer Bahn	1.776
100. Muranythalbahn	1.752
101. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.728
102. Localbahn Strakonitz-Winterberg	1.632
103. Bihárer Vicinalbahnen	1.596
104. Welser Localbahnen	1.524
105. Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.500
106. Localbahn Kaschau-Torna	1.500
107. Löcsethalbahn	1.488
108. Localbahn Ruma-Vrdnik	1.464
109. Slavonische Localbahn Strecke Essegg-Našic	1.440
110. Szilágysager Eisenbahn	1.440
111. Székler Eisenbahn	1.392
112. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.372
113. Matraer Vicinalbahnen	1.368
114. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.368
115. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.344
116. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomási	1.344
117. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.260
118. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.260
119. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.236
120. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.212
121. Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.200
122. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.200
123. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.176
124. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.152
125. Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.128
126. Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.128
127. Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.128
128. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.044
129. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.044
130. Békéser Comitatsbahnen	1.032
131. Békes Csánader Localbahn	984
132. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	984
133. Haraszti-Ráczkever Localbahn	864
134. Felek-Fogaroser Localbahn	780
135. Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	744
136. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	732
137. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	588
138. Taraczthalbahn	456
139. Localbahn Warasdin-Golubovec	456
140. Borossebes-Menyházer Localbahn	444

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Gölnitzthalbahn	247·5
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	158·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	132·6
Localbahn Petroszény-Lupény	106·3
Kolomeaer Localbahnen	101·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	101·0
Haromszéker Localbahnen	97·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	90·4
Matraer Vicinalbahnen	86·9
Torontaler Localbahnen	82·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	76·1
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	73·1
Taraczthalbahn	72·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	65·6
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	62·9
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	59·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	58·3
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	54·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	53·5

	%
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	51·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	51·5
Localbahn Terret Kowaszna	50·8
Localbahn Potscherad-Wurzmes	49·2
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	48·9
Localbahn Kaschau-Torna	47·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	43·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	43·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	42·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	41·3
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	41·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	38·9
Budapester Localbahnen	38·8
Mezötur-Turkever Eisenbahn	38·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	37·3
Békéser Comitatsbahnen	36·5
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	35·8
Holicz-Gödinger Localbahn	35·7
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	35·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	35·1
Székler Eisenbahn	33·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	33·6
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	33·5
Brünner Localbahn (Dampftramway)	32·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	32·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	31·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	31·9
Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	28·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	28·4
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	27·2
Bihárer Vicinalbahnen	26·7
Localbahn Warasdin-Golubovec	26·6
Szilágysager Eisenbahn	26·3
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	26·3
Haraszti-Ráczkever Localbahn	26·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	25·7
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	24·6
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	24·5
Eisenbahn Wien-Aspang	24·3
Steyrthalbahn	24·2
Bozen-Meraner Bahn	23·1
Localbahn Laibach-Stein	22·1
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	20·2
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	20·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	19·0
Localbahn Reichenberg-Gablonz	18·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	18·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18·4
Neutitscheiner Localbahn	18·3
Localbahn Asch-Rossbach	17·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	17·8
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	17·0
Löcsethalbahn	16·9
Fünfkirchen-Barcser Bahn	14·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	13·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	12·1
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	11·7
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	11·5
Localbahn Dolina-Wygoda	11·2
Stauding-Stramberger Localbahn	10·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	9·6
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	8·7
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	7·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·7
Felek-Fogaraser Localbahn	6·5
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	5·4
Mährisch-schlesische Centralbahn	5·1
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	4·3
Böhmische Nordbahn	3·6
Wiener Verbindungsbahn	3·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	3·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	2·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	2·1
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	1·8
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·7
Böhmische Commercialbahnen	1·6
Számosthalbahn	1·2
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·0
Zagorianer Bahn	0·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	0·6
Kuttenberger Localbahn	0·1

Die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und die Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft haben im kilometrischen Ergebnisse des Monates Jänner 1894 gegenüber dem Vorjahre keine Differenz.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1894 ergibt sich gegen das gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	0·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	1·7
Poprádthalbahn	2·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	2·8
Localbahn Swolenowes-Smečna	3·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·9
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4·2
Böhmische Westbahn	4·2
Mühlkreisbahn	4·7
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	5·2
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·7
Welser Localbahn	8·6
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	10·0
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	10·0
Kremsthalbahn	10·6
Mährische Westbahn	11·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	11·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	12·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	13·6
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	31·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	43·6

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat Jänner 1894 ausgewiesene Mindereinnahme gegen das Vorjahr erscheint durch den geringeren Kohlenverkehr auf weitere Distanzen begründet.

Die Einnahmen pro Jänner 1894 sind provisorisch ermittelt, jene für denselben Monat 1893 sind definitiv.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesene Mehreinnahme für den Monat Jänner 1894 resultirt aus der gesteigerten Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Böhmische Westbahn. Für den Monat Jänner l. J. stellt sich, verglichen mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mindereinnahme von fl. 2598 heraus.

Der Personenverkehr hat um 8687 Personen zugenommen.

Im Gütertransporte ergab sich gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Allgemeinen eine Minderverfrachtung von 7976 t.

Von dem einzelnen Artikel „Kohle" wurden um 11.322 t weniger verfrachtet.

Die Einnahmen für den Monat Jänner 1893 sind definitiv, jene des gleichen Monates 1894 provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 654, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 746, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 1400; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3546, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 9654, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 13.200 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultirt aus dem stärkeren Verkehre an diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1893 sind definitiv, jene pro 1894 provisorisch.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Das Netz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfuhr im Monate Jänner 1894 einen Zuwachs von 376 km, und zwar durch die Einbeziehung der bisher im Staatsbetriebe gestandenen, zusammen 343 km langen Localbahnen der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, Böhm.-Leipa—Niemes, Chodau—Neudek, Elbogen—Neusattel, Kaschitz—Radonitz, Nussle—Modřan, Otmütz—Čellechowitz, Budweis—Salnau, Hannsdorf—Ziegenhals, Herzogenburg—Krems, Hadersdorf—Horn und St. Pölten—Tulln, welche Linien mit 1. Jänner 1894 ins Staatseigenthum übergegangen sind, ferner durch Einverleibung der gleichfalls mit 1. Jänner verstaatlichten 33 km langen Localbahn Czernowitz-Nowosielitza der Bukowinaer Localbahnen.

Unter Berücksichtigung dieser Aenderungen ergibt sich für den Monat Jänner 1894 auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Ergebnisse der Localbahn Laibach-Stein, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 232.125 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 131.275 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 229.231 t mit einer Mehreinnahme von fl. 840.537.

Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 971.812, d. i. 20·6 pCt.

Von der ausgewiesenen Mehrfrequenz von 232.125 Personen entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 187.398 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 104.737 und auf die östlichen Staatsbahnen 44.727 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 26.538.

Das Einnahmenplus im Personenverkehre ist vorwiegend den für den Reiseverkehr ausserordentlich günstigen Witterungsverhältnissen zuzuschreiben.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 229.231 t vertheilt sich mit 158.827 t auf die westlichen Staatsbahnen und mit 70.404 t auf die östlichen Staatsbahnen, und ist somit eine Gesammt-Verkehrssteigerung von 16·7 pCt. zu verzeichnen.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre im Betrage von fl. 840.537 vertheilt sich mit fl. 458.722 auf die westlichen Staatsbahnen und mit fl. 381.815 auf die östlichen Staatsbahnen, und ergibt sich somit eine Einnahmensteigerung von 23·3 pCt.

Dass die Steigerung in der Einnahme, gegenüber jener in der Beförderung um 6·6 pCt. höher ist, ist dem Umstande zuzuschreiben, dass im Monate Jänner 1894 der Verkehr von Cerealien nach dem Auslande, welcher auf den Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen längere Distanzen durchläuft, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im besonderen Masse zugenommen hat, und dass weiters auch der Verkehr in den übrigen höher tarifirten Gütern ein bedeutend lebhafterer war als im Monate Jänner des Vorjahres.

So ist im Getreideverkehre mit dem Auslande ein Plus von 43.700 t zu verzeichnen, ausserdem bei Mehl und Mahlproducten, sowie Malz, eine Mehrbeförderung von 2810 t, bei Eisen und Stahlwaaren eine solche von 4680 t und bei diversen Gütern eine solche von 21.830 t zu constatiren.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Die Mehreinnahme im Güterverkehre beträgt auf beiden Linien dieser Bahn fl. 70.640 und ist zumeist dem regeren Verkehre in Cerealien mit Russland via Nowosielitza und Rumänien via Suczawa zuzuschreiben.

Bukowinaer Localbahnen. Die bei diesen Localbahnen ausgewiesene Mehreinnahme rührt fast zur Gänze aus dem Güterverkehre her, welcher gegenüber dem Monate Jänner 1893, in welchem zahlreiche, durch ungünstige Witterungsverhältnisse hervorgerufene Verkehrsstörungen auf die Güterbewegung von nachtheiligem Einflusse waren, eine Mehrfrequenz von 7873 t aufweist.

Kolomeaer Localbahnen. Diese Linien haben, wie bereits seit einigen Monaten, auch im Gegenstandsmonate im Güterverkehre eine nicht unbedeutende Frequenzzunahme und Einnahmensteigerung (7291 t mit fl. 4629) zu verzeichnen, welche hauptsächlich durch den Transport von Baumaterialien für die Linie Stanislau—Woronienka hervorgerufen wurde.

Schwarzenau—Waidhofen a/Thaya. Bezüglich dieser Linie ist zu bemerken, dass das ausgewiesene Minus im Güterverkehre nur rechnerisch besteht und die verhältnissmässig hohe Einnahmenziffer aus dem Jahre 1893 per fl. 1520 durch Gutbuchungen aus der Rechnungsperiode vor Jänner 1893 entstanden ist. In Wirklichkeit weist der Verkehr dieser Linie sowohl in der Frequenz, als auch in der Einnahme des Personen- und Güterverkehres eine Zunahme aus.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschifffahrt resultirt eine Mehrfrequenz von 283.206 Personen und eine Mehrbeförderung von 288.185 t mit einer

Mehreinnahme von fl. 149.877 für Personen und von fl. 959.171 für Güter, so dass sich ein Gesammt-Einnahmenplus von fl. 1,109.048 ergibt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt die Frequenz im Monate Jänner d. J. 5430 Personen und die Beförderung an Gütern 8105 t, mit einer Einnahme von fl. 2008 für Personen und von fl. 7017 für Güter, daher zusammen fl. 9025 gegen fl. 8590 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 64.510 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 67.136 gegenübersteht.

Ebenso ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein günstiges Resultat, indem die Transporte um 131.644 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 157.852 sich erhöhten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . .	um	15.438·8 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.997·5 „
„ Holz aller Art	„	2.273·9 „
„ Steinen aller Art . . .	„	9.059·0 „
„ Ziegeln	„	2.746·0 „
„ Kohlen	„	11.584 8 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei Mehl und Mahlproducten um 3129·1 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 8029 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1644.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 16.733 t und des Erträgnisses um fl. 9878, welche Erscheinung hauptsächlich auf die Mehrverfrachtung der Artikel Mehl und Mahlproducte, Holz aller Art und Steine aller Art zurückzuführen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich der Personenverkehr um 2248 Personen, die correspondirenden Einnahmen zeigten eine Zunahme um fl. 538; im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 5553 t, dagegen eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 3358 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Jänner 1894 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Einnahmenplus von fl. 104.665.

Diese Mehreinnahme kann nebst den bedeutenden Kohlen- und Schweinetransporten des laufenden Jahres auch dem Umstande zugeschrieben werden, dass Verkehrsstörungen fremder Bahnen, welche die Einnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im vergangenen Jahre nachtheilig beeinflussten, im Jänner 1894 nicht vorgekommen sind.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Jänner 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 4009 = 5·1 pCt. höher.

An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 2265 = 15·6 pCt., Mehrfrequenz von 4804 Reisende = 13·2 pCt. und der Güterverkehr mit fl. 1744 = 2·73 pCt., obzwar 4423 t = 8·1 pCt. zufolge geringerer Transporte von Zuckerrüben weniger verfrachtet wurden.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro Jänner 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 24.496 Personen	und	+ 20.711·39 fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 11.384 „	„	+ 10.273·27 „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 10.639 „	„	+ 6.462·80 „

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Jänner 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+ 21.234 t	+ 58.893·82 fl.
„ „	Ergänzungsnetz	+ 23.135 t	+ 17.844·69 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .		+ 12.905 t	+ 25.244·23 „

Die Mehreinnahmen entsprechen den durch den allgemein lebhafter gewordenen Verkehr bedingten Mehrleistungen.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate Jänner 1894 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenzzunahme um 1218 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 103 und aus dem Frachtenverkehre, in Folge grösserer Kohlentransporte eine Zunahme um 1717 t, bezw. fl. 719.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn ergab sich im Monate Jänner 1894 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 313.390, wovon auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 25.512 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 287.878 entfällt.

Diese bedeutenden Mehreinnahmen sind hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass im Jänner 1893 der Verkehr vielfach durch Schneeverwehungen unterbrochen war, während im heurigen Jahre bisher eine solche Unterbrechung nicht stattgefunden hat.

Die Localbahnen Mödling-Hinterbrühl, Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg erzielten gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 274, bezw. fl. 166 und fl. 79.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen weisen die Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Leoben-Vordernberger und Graz-Köflacher Bahn, ferner die Localbahn Radkersburg-Luttenberg, die Vicinalbahn Güns-Steinamanger und die Bárcs-Pakraczer Bahn schliessliche Mehreinnahmen aus.

Die Localbahn Cilli-Wöllan schliesst im Personen- und Frachtenverkehre mit einem Ausfalle von zusammen fl. 1769 ab.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die für den Monat Jänner 1894 ausgewiesene Mehreinnahme per fl. 1474 resultirt aus der Mehrbeförderung von 4519 t Massengütern.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat Jänner 1894 resultirt gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres im Personenverkehre eine Einnahmensteigerung von fl. 4003 und im Güterverkehre eine solche von fl. 4444, zusammen sonach fl. 8447 oder 34 pCt. im Personen- und 19 pCt. im Güterverkehre.

Die ausgewiesene Verkehrszunahme ist zum Theile durch die im Monate Jänner des Vorjahres eingetretene Einschränkung des Zugsverkehres in Folge von Schneeverwehungen aufgeklärt.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.984	6.958	2,018.316	1,607.464	1,237.533	4,457.909	5,695.442	815	4,724.415	679	+ 20·0	6.984	6.958
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	68.503	48.049	59.169	168.709	227.878	857	183.047	688	+ 24·6	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	24.074	31.857	17.186	53.935	71.121	790	37.368	415	+ 90·4	90	90
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	32.264	19.469	7.334	23.396	30.730	323	32.010	337	— 4·2	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	13.793	8.392	1.672	6.784	8.456	497	8.523	501	— 0·8	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.820	5.477	541	1.827	2.368	158	2.016	134	+ 17·9	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Vereinigte Linien	176	176	13.268	22.274	5.834	33.347	39.181	223	29.337	167	+ 33·5	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.191	. . . .	2.860	2.860	358	2.572	322	+ 11·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.100	2 808	1.138	6.653	7.791	390	3.876	194	+101·0	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.528	1.842	1.427	2.672	4.099	105	2.848	73	+ 43·8	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	3.941	2.320	1.112	2.424	3.536	236	2.017	134	+ 76·1	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.702	13.451	784	8.842	9.626	292	4.789	145	+101·4	33	33
Laibach-Stein	24	24	7.810	2.291	2.037	2.331	4.368	182	3.583	149	+ 22·1	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	12.505	9.117	7.635	11.902	19.537	220	20.640	232	— 5·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.081	6.531	2.344	11.415	13.759	153	15.533	173	— 11·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.723	4.142	172	1.035	1.207	241	1.395	279	— 13·6	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.362	1.788	166	1.428	1.594	94	1.063	63	+ 49·2	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.760	988	533	607	1.140	114	2.019	202	— 43·6	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	5.880	1.640	1.587	2.774	4.361	136	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	71	. . .	14.766	12.591	5.413	28.046	33.459	471	. . . .	. . .	. . .	71	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.847	1.198	331	1.248	1.579	144	1.334	121	+ 19·0	11	11
Welser Localbahn	53	28	12.003	2.476	3.121	3.605	6.726	127	3.889	139	— 8·6	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.032	22.208	1.051	7.240	8.291	488	12.114	713	— 31·6	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	.	6.171	676	1.485	1.134	2.619	94	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.843	28.112	212	10.626	10.838	1.355	9.130	1.141	+ 18·8	8	8
II K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz*)	24	24	1.977	7.613	496	5.586	6.082	253	6.744	281	— 10·0	24	24
Königshan-Schatzlar*)	5	5	800	5.323	140	2.294	2.434	487	2 703	541	— 10·0	5	5
III Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	122.744	626.960	28.510	346.722	375.232	3.715	390.382	3.865	— 3·9	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	151.383	145.663	55.409	247.282	302.691	946	292.095	913	+ 3·6	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	59.793	145.977	48.960	240.983	289.943	1.401	292.541	1.463	— 4·2	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	44.408	193.819	24.385	239.350	263.735	1 418	262.335	1.410	+ 0·6	186	186
Linie Lit. B	236	236	71.680	282.341	30.116	399.435	429.551	1.820	416.351	1.764	+ 3·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	25.677	69.045	9.844	133.310	143.154	1.573	139.055	1.528	+ 2·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	566.982	965.292	413.449	2,153.100	2,566.549	2.477	2,341.561	2.260	+ 9·6	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	57.135	42.773	13.310	33.878	47.188	182	35.666	138	+ 31·9	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	41.798	83.545	15.066	119.066	134.132	2.096	106.677	1.667	+ 25·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.732	46.685	1.291	24.504	25.795	1.720	18.574	1.238	+ 38·9	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	41.234	50.310	16.806	65.623	82 429	535	78.420	509	+ 5·1	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	210.588	222.198	155.776	554.671	710.447	1.131	630.842	1·005	+ 12·5	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	102.063	270.442	64.533	387.503	452.036	1.468	423.919	1.376	+ 6·7	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	388.013	576.359	333.692	1,400.553	1,734.245	1.270	1,645.912	1.205	+ 5·4	1.366	1.366

*) Die Localbahnen Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar sind gleichzeitig mit den übrigen Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, und zwar am 1. Jänner 1894 verstaatlicht worden, verbleiben jedoch wie bisher im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monat		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent			
		für Personen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Personen Anzahl	Güter Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen:
1,018.316	1,607.464	1,237.533	4,457.909	5,695.442	815	1,106.410	3,618.005	4,724.415	679	+ 20·0	9.780	8.148	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
68.503	48.049	59.169	168.709	227.878	857	54.165	128.882	183.047	688	+ 24·6	10.284	8.256	Lemb.-Czern. Jassy E.
24.074	31.857	17.186	53.935	71.121	790	14.246	23.122	37.368	415	+ 90·4	9.480	4.980	Lemberg-Czernowitz Czernowitz-Suczawa
32.264	19.469	7.334	23.396	30.730	323	7.135	24.875	32.010	337	— 4·2	3.876	4.044	Mährische Grenzbahn:
13.793	8 392	1.672	6.784	8.456	497	1.494	7.029	8.523	501	— 0·8	5.964	6.012	Sternberg-Grulich Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
4.820	5.477	541	1.827	2.368	158	474	1.542	2.016	134	+ 17·9	1.896	1.608	Asch-Rossbach
13.268	22.274	5.834	33.347	39.181	223	5.422	23.915	29.337	167	+ 33·5	2.676	2.004	Bukowinaer Localb.: Vereinigte Linien
. . .	4.191	. . .	2.860	2.860	358	. . . .	2·572	2.572	322	+ 11·2	4.296	3.864	Dolina-Wygoda
4.100	2.808	1.138	6.653	7.791	390	1.167	2,709	3.876	194	+101·0	4.680	2.328	Fehring-Fürstenfeld
7.528	1.842	1.427	2.672	4.099	105	1.506	1.342	2.848	73	+ 43 8	1.260	876	Fürstenfeld-Hartberg
3.941	2.320	1.112	2.424	3.536	236	1.051	966	2.017	134	+ 76·1	2.832	1.608	Gleisdorf-Weiz
3.702	13.451	784	8.842	9.626	292	576	4.213	4·789	145	+101·4	3·504	1.740	Kolomeaer Localbahnen
7.810	2.291	2.037	2.331	4.368	182	1.885	1.698	3.583	149	+ 22·1	2.184	1.788	Laibach-Stein
12.505	9.117	7.635	11.902	19.537	220	8.036	12.604	20.640	232	— 5·2	1.640	2.784	Lemberg-Belzec
8.081	6.531	2.344	11.415	13.759	153	2.282	13.251	15.533	173	— 11·6	1.836	2.076	Mährische Westbahn
1.723	4.142	172	1.035	1.207	241	154	1.241	1.395	279	— 13 6	2.892	3.348	Mösel-Hüttenberg
1.362	1.788	166	1.428	1,594	94	195	868	1.063	63	+ 49·2	1.128	756	Potscherad-Wurzmes
3.760	988	533	607	1.140	114	499	1.520	2.019	202	— 43·6	1.368	2.424	Schwarzenau-Waidhofen
5.880	1.640	1.587	2.774	4.361	136	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.632	. . .	Strakonitz-Winterberg
14.766	12.591	5.413	28.046	33.459	471	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	5.652	. .	Unterkrainer Bahnen
1.847	1.198	331	1.248	1.579	144	468	866	1.334	121	+ 19 0	1.728	1.452	Vöcklabruck-Kammer
12.003	2.476	3.121	3.605	6.726	127	1.748	2.141	3.889	139	— 8·6	1.524	1.668	Welser Localbahn
6.032	22.208	1.051	7.240	8.291	488	1.027	11.067	12.114	713	— 31·6	5.856	8.556	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
6.171	676	1.485	1.134	2.619	94	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.128	. . .	Wodňan-Prachatitz
1.843	28.112	212	10.626	10.838	1.355	. . . .	9.130	9.130	1.141	+ 18·8	16.260	13.692	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
1.977	7.613	496	5.586	6.082	253	520	6.224	6.744	281	— 10·0	3.036	3.372	Časlau-Zawratetz
800	5.323	140	2.294	2.434	487	81	2.622	2.703	541	— 10·0	5.844	6.492	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschuss der ad Ib) angeführten.
122.744	626.960	28.510	346.722	375.232	3.715	27.014	363.368	390.382	3.865	— 3·9	44.590	46.380	Aussig-Teplitzer Eisenb.
151.383	145.663	55.409	247.282	302.691	946	50.001	242.094	292.095	913	+ 3·6	11.352	10.956	Böhmische Nordbahn
59.793	145.977	48.960	240.983	289.943	1.401	44.492	248.049	292.541	1.463	— 4·2	16.812	17.556	Böhmische Westbahn
44.408	193.819	24.385	239.350	263 735	1.418	23.731	238.604	262.335	1.410	+ 0·6	17.016	16.920	Buschtěhrader Eisenb.: Linie Lit. A
71.680	282.341	30.116	399.435	429.551	1.820	26.570	389.781	416.351	1.764	+ 3·2	21.840	21.168	Linie Lit. B
25.677	69.045	9.844	133.310	143.154	1.573	8.717	130.338	139.055	1.528	+ 2.9	18.876	18.336	Graz-Köflacher Eisenb.
966.982	965.292	413.449	2,153.100	2,566.549	2.477	346.313	1,995.248	2,341.561	2.260	+ 9·6	29.724	27.120	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
57.135	42.773	13.310	33.878	47.188	182	11.666	24.000	35.666	138	+ 31·9	2.184	1.656	Localbahnen
41.798	83.545	15.066	119.066	134.132	2.096	14.704	91.973	106.677	1.667	+ 25·7	25.152	20 004	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
5.732	46.685	1.291	24.504	25.795	1.720	1.311	17.263	18.574	1.238	+ 38·9	20.640	14.856	Leoben-Vordernberger
41.234	50.310	16.806	65.623	82.429	535	14.541	63.879	78.420	509	+ 5·1	6.420	6.108	Mähr.-schles. Centralb.
310.588	222.198	155.776	554.671	710.447	1.131	135.065	495.777	630.842	1.005	+ 12·5	13.572	12.060	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
202.063	270.442	64.533	387.503	452.036	1.465	54.260	369.559	423.919	1.376	+ 6 7	17.616	16.512	Ergänzungsnetz
88.013	576.359	333.692	1,400.553	1,734.245	1.270	328.163	1,317.749	1,645.912	1.205	+ 5·4	15.234	14.459	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	22.644	20.172	6.089	19.027	25.116	761	21.220	643	+ 18·4	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	622.926	379.225	524.803	1,994.014	2,518.817	1.665	2,246.679	1.485	+ 12·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.020	. . . .	644	. . . .	644	161	370	93	+ 73·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	107.939	130.379	47.879	226.415	274.294	962	242.587	851	+ 13·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	55.477	24.294	15.585	27.650	43.235	486	34.788	391	+ 24·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	16.625	51.968	6.091	67.171	73.262	1.127	62.595	936	+ 17·0	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	47.175	105.104	4.636	47.311	51.947	6.493	50.217	6.277	+ 3·4	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	19.262	29.702	5.264	30.026	35.290	185	34.717	182	— 1·6	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	13.842	4.313	8.789	9.064	17.853	576	14.514	468	+ 23·1	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.315	2.187	766	3.556	4.322	173	4.320	173	. . .	25	25
Kremsthalbahn	70	70	13.295	6.792	4.476	9.607	14.083	201	15.716	225	— 10·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.356	3.269	822	1.340	2.162	721	2.161	720	+ 0·1	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	5.368	933	3.386	1.950	5.336	222	5.224	218	+ 1·8	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	5.242	1.452	4.386	6.189	10.575	182	11.102	191	— 4·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.861	5.126	1.414	3.910	5.324	666	4.503	563	+ 18·3	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	1.842	1.546	551	1.957	2.508	167	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.443	348	757	477	1.234	49	1.181	47	+ 4·3	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	17.622	9.619	5.661	9.299	14.960	1.247	12.588	1.049	+ 18·9	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	7.989	1.503	2.856	2.714	5.570	87	3.574	87	. . .	64	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.544	22.008	972	14.848	15.820	879	14.346	797	+ 10·3	18	18
Steyrthalbahn	48	48	10.244	3.883	2 920	4.490	7.410	154	5.954	124	+ 24·2	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.334	23.209	215	13.085	13.300	1.330	13.762	1.376	— 3·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.283	9.719	1.310	11.741	13.051	335	14.820	380	— 11·8	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	7.413	3.417	1.760	3.298	5.058	103	1.766	68	+ 51·5	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	50.099	4.137	4.724	2.367	7.091	709	5.340	534	+ 32·8	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	155.068	632	20.063	755	20.818	463	14.487	322	+ 43·8	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	29.873	. . . .	3.765	. . .	3.765	314	2.838	237	— 32·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	96.367	. . . .	7.409	. . . .	7.409	1.235	7.940	1.223	— 6·7	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	61.067	. . . .	4.582	. . . .	4.582	764	3.627	605	+ 26·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	13	2.456	1.699	533	1.554	2.087	149	1.172	90	+ 65·6	14	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	28.208	41	3.234	49	3.283	252	2.053	158	+ 59·5	13	13
Summe	16.006	15.755	5,602.298	6,442.374	3,267.942	13,720.473	16,988.415	1.061	15,043.456	955	+ 11·1	16.006	15.755
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,030.000	1,132.600	1,110.000	3,624.300	4,734.300	632	4,633.450	619	+ 2·1	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	22.200	18.100	6.000	29.000	35.000	515	30.492	448	+ 14·9	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.600	1.850	8.800	3.700	12.500	112	11.938	107	+ 4·7	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	4.000	2.200	1.900	3.300	5.200	87	. . . .	. . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	9.000	1.550	3.600	3.100	6.700	82	. . . .	. . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.350	1.450	2.000	2.200	4.200	86	3.121	63	+ 36·5	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	21.200	4.500	8.500	9.000	17.500	133	13.931	105	+ 26·7	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.000	3.850	2.500	3.900	6.400	100	4.775	74	+ 35·1	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	11.000	3.200	6.600	6.400	13.000	98	10.221	77	+ 27·2	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monat		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
22.644	20.172	6.089	19.027	25.116	761	5.551	15.669	21.220	643	+ 18·4	9.132	7.716	Ostrau-Friedlander E.
622.926	379.225	524 803	1,994.014	2,518.817	1.665	507.961	1,738.718	2,246.679	1.485	+ 12·1	19.980	17.820	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
4.020	. . . . .	644	. . . . .	644	161	370	. . . . .	370	93	+ 73·1	1.932	1.116	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
107.939	130.379	47.879	226.415	274 294	962	41.417	201.170	242.587	851	+ 13·0	11.544	10.212	Südnordd. Verbindgsb.
55.477	24.294	15.585	27.650	43.235	486	11.582	23.206	34.788	391	+ 24·3	5.832	4.692	Wien-Aspang Bahn
16.625	51.968	6.091	67.171	73.262	1.127	4.754	57.841	62.595	963	+ 17·0	13.524	11.556	Wien-Pottend.-W.Neust.
47.175	105.104	4.636	47.311	51.947	6.493	3.233	46.984	50.217	6.277	+ 3·4	77.916	75.324	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
19.262	29.702	5.264	30.026	35 290	185	4.791	29.926	34.717	182	+ 1·6	2.220	2.184	Böhm. Commercialb.
13.842	4 313	8.789	9.064	17.853	576	7.154	7.360	14.514	468	+ 23·1	6.912	5.616	Bozen-Meraner Bahn
2.315	2.187	766	3.556	4.322	173	653	3.667	4.320	173	0	2.076	2.076	Gr.-Priesen-W.-Auscha
13.295	6.792	4.476	9.607	14.083	201	5.245	10.471	15.716	225	— 10·6	2.412	2.700	Kremsthalbahn
7.356	3.269	822	1.340	2.162	721	719	1.442	2.161	720	+ 0·1	8.652	8.640	Kuttenberger Localb.
5.368	933	3.386	1.950	5.336	222	3.024	2.200	5.224	218	+ 1·8	2.664	2.616	Mori-Arco-Riva a./G.
5.242	1.452	4.386	6.189	10.575	182	3.851	7.251	11.102	191	— 4·7	2.184	2.292	Mühlkreisbahn
7.861	5.126	1.414	3.910	5.324	666	1.311	3.192	4.503	563	+ 18·3	7.992	6.756	Neutitscheiner Localb.
1.842	1.546	551	1.957	2.508	167	. . . . .					2.004	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
2.443	348	757	477	1.234	49	698	483	1.181	47	+ 4·3	588	564	Radkersburg-Luttenbg.
17.622	9.619	5.661	9.299	14.960	1.247	5.453	7.135	12.588	1.049	+ 18·9	14.964	12.588	Reichenberg-Gablonz
7.989	1.503	2.856	2.714	5.570	87	1.817	1.757	3.574	87	0	1.044	1.044	Salzkammergut-Localb.
4.544	22.008	972	14.848	15.820	879	902	13.444	14.346	797	+ 10·3	10.548	9.564	Stauding-Stramberg
10.244	3.883	2.920	4.490	7.410	154	2.792	3.162	5.954	124	+ 24·2	1.848	1.488	Steyrthalbahn
1.334	23.209	215	13.085	13.300	1.330	121	13.641	13.762	1.376	— 3·3	15.960	16.514	Swolenowes-Smečna
4.283	9.719	1.310	11.741	13.051	335	1.558	13.262	14.820	380	— 11·8	4.020	4.560	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
7.413	3.417	1.760	3.298	5.058	103	685	1.081	1.766	68	+ 51·5	1.236	816	Preding-Wdf.- Stainz; Pöltschach- Gonobitz; Kapfenberg- Seewies.
													Dampftramways.
50.099	4.137	4.724	2.367	7.091	709	3.589	1.751	5.340	534	+ 32·8	8.508	6.408	Brünner Localeisenb.-G.
155.068	632	20.063	755	20.818	463	14.255	232	14.487	322	+ 43·8	5.556	3.864	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
29.873	. . . .	3.765	. . . . .	3.765	314	2.838	. . . . .	2.838	237	+ 32.5	3.768	2.844	Innsbruck-Hall i. T.
96.367	. . . . .	7.409	. . . . .	7.409	1.235	7.940	. . . .	7.940	1.323	— 6·7	14.820	15 876	Kahlenberg-Eisenb.- G.: Dampftr. Wien-Nussd.
61.067	. . . . .	4.582	. . . . .	4.582	764	3.627	. . . . .	3.627	605	+ 26·3	9.168	7.260	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
2.456	1.699	533	1.554	2.087	149	382	790	1.172	90	+ 65·6	1.788	1.080	Salzburger Eisenb. u. Tr.
28.208	41	3.234	49	3.283	252	2.034	19	2.053	158	+ 59·5	3.024	1.896	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
5,602.298	6,442.374	3,267.942	13,720.473	16,988.415	1.061	2,947.396	12,096.060	15,043.456	955	+ 11·1	12.732	11.460	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
2,030.000	1,132.600	1,110.000	3,621.300	4,734.300	632	1,009.313	3,624.137	4,633.450	619	+ 2·1	7.584	7.428	a) Kgl. Ung. Staatsb.
22.200	18.100	6.000	29.000	35.000	515	5 034	25.458	30.492	448	+ 14·9	6.180	5.376	b) Privatbahnen. Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
17.600	1.850	8.800	3.700	12.500	112	7.801	4.137	11.938	107	+ 4·7	1.344	1.284	Bács-Bodrogher Com.B.
4.000	2.200	1.900	3.300	5.200	87	. . . . .					1.044	. . .	Bálat.-St. György-Szobb
9.000	1.550	3 600	3.100	6.700	82	. . . . .					984	. . .	Békés-Csanáder Bahn
3.350	1.450	2.000	2.200	4.200	86	1.387	1.734	3.121	63	+ 36 5	1.032	756	Békéser Comitatsbahnen
21.200	4.500	8.500	9.000	17.500	133	7.217	6.714	13.931	105	+ 26·7	1.596	1.260	Bihárer Vicinalbahn
5.000	3.850	2.500	3.900	6.400	100	2.500	2.275	4.775	74	+ 35·1	1.200	8°8	Budapest-Lájosmizse
11.000	3.200	6.600	6.400	13.000	98	5.340	4.881	10.221	77	+ 27·2	1.176	921	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.200	3.750	4.100	4.900	9.000	158	5.928	104	+ 51·9	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.600	550	2.300	1.100	3.400	65	3.196	61	+ 6·5	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	5.400	4.800	2.150	9.550	11.700	234	10.884	217	+ 7·8	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	17.600	6.150	12.400	12.300	24.700	353	18.036	257	+ 37·3	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	9.200	3.650	4.600	7.300	11.900	101	9.968	84	+ 20·2	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	14.500	8.800	6.500	17.500	24.000	197	12.237	100	+ 97·0	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	32	4.200	950	2.100	1.900	4.000	125	3.129	97	+ 28·9	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.100	675	550	800	1.350	112	. . .	. . .	. . .	12	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.000	1.650	2.500	2.500	5.000	125	3.396	85	+ 47·1	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	3.150	2.000	4.700	6.700	149	5.091	113	+ 31·9	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.000	1.800	1.200	2.300	3.500	152	2.221	96	+ 58·3	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.600	2.400	1.800	3.600	5.400	61	4.398	49	+ 24·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	3.350	1.050	2.000	1.300	3.300	100	3.292	99	+ 1·0	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	10.000	5 250	4.000	10.500	14.500	114	7.841	61	+ 86·9	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.650	550	800	700	1.500	94	1.089	68	+ 38·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	. . .	3.200	2.500	1.000	5.000	6.000	146	. . .	. . .	. . .	41	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	7.500	5.000	3.000	10.000	13.000	228	5.627	98	+132·6	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	2.000	3.250	1.000	6.500	7.500	417	3.634	202	+106·3	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	4.400	2.450	2.200	3.700	5.900	169	6.058	172	— 1·7	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	400	1.750	100	2.100	2.200	122	2.529	140	— 12·8	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	4.200	1.900	2.100	3.800	5.900	120	. . .	. . .	. . .	49	. . .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4 800	1.550	2.200	2.300	4.500	96	3.337	71	+ 35·2	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	9.000	2.800	5.400	5.600	11.000	207	6.732	127	+ 62·9	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	7.000	3.950	4.100	7.900	12.000	200	10.799	179	+ 11·7	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.400	1.650	2.200	2.300	4.500	116	3.028	77	+ 33·6	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. . .	6.200	650	3.100	800	3.900	105	. . .	. . .	. . .	37	. . .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.500	53.00	5.000	9.000	14.000	120	1.0249	95	+ 26·3	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	600	450	350	850	1.200	38	728	22	+ 72·7	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	15.000	6.500	7.500	13.000	20.500	188	11.298	103	+ 82·5	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.600	1.750	1.550	2.650	4.200	131	2.829	88	+ 48·9	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.150	11.200	2.600	12.400	15.000	300	5.814	116	+158·6	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.650	450	750	650	1.400	38	1.118	30	+ 26·6	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	32.800	15.100	14.700	30.300	45.000	152	25.501	99	+ 53·5	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	15.300	4.750	7.650	9.550	17.200	148	17.135	147	+ 0·7	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	2.250	600	900	600	1.500	166	. . .	. . .	. . .	9	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	69.927	185.954	39.479	224.827	264.306	688	187.096	487	+ 41·3	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	3.770	32.056	1.538	35.171	36.709	543	37.749	558	— 2·8	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	38.198	47.342	12.642	63.541	76.183	645	53.629	454	+ 42·1	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	108.809	153.423	113.915	405.408	519.323	739	477.826	680	+ 8·7	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	42.653	39.540	25.700	68.800	94.500	291	67.000	206	+ 41·2	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	630	7.311	217	8.659	8.876	232	8.743	228	+ 1·7	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	. . .	273	937	94	686	780	37	. . .	. . .	. . .	21	. . .
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	5.611	9.623	4.979	18.936	23.915	194	21.401	174	+ 11·5	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	111.539	1.458	14.115	1,131	15.246	361	10.973	260	+ 38·8	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	31.323	2.787	3,239	739	3.978	497	3.379	422	+ 17·8	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	3.129	2.771	2,010	5.990	8.000	179	. . .	. . .	. . .	44·8	. . .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.435	12.041	562	12.960	13.522	410	3.902	118	+247·5	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.388	1.000	1.547	1.385	2.932	172	2.271	134	+ 28·4	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	5 537	388	1.596	356	1.952	72	1.547	57	+ 26·3	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.532	2.136	186	1.067	1.253	369	926	272	+ 35·7	3·4	3.4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	1.369	879	232	504	736	82	481	53	+ 54·7	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.239	761	815	1.195	2.010	201	1.480	148	+ 35·8	10	10
Löcsethalbahn	13	13	3.002	845	913	694	1.607	124	1.373	106	+ 16·9	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.980	7.407	1.144	15.743	16.887	278	12.633	208	+ 33·6	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	2.871	4.097	1.175	11.023	12.198	179	. . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	4.130	2.308	1.163	2.033	3.196	213	3.266	218	— 2·3	15	15
Szamosthalbahn	222	222	22,708	10.296	15.405	22.098	37.503	169	36.912	167	+ 1·2	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	842	865	219	530	750	62	. . .	. . .	. . .	12	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	9	3.780	2	1.360	1.362	235	904	156	+ 50 8	5·8	5·8
Summe	12.687	12.249	2,824 604	1,818.030	1,509.187	4,799.687	6,308.874	497	5,848.521	477	+ 4·2	12.687	12.249

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monat		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
8.200	3.750	4.100	4.900	9.000	158	3.239	2.689	5.928	104	+ 51·9	1.896	1.248	Debreczin-Hajdu-Nánás
4.600	550	2.300	1.100	3.400	65	2.202	994	3.196	61	+ 6·5	780	732	Felek-Fogaras
5.400	4.800	2.150	9.550	11.700	234	1.764	9.120	10.884	217	+ 7·8	2.808	2.604	Gran—Almás-Füzitö
17.600	6.150	12.400	12.300	24.700	353	9.134	8.902	18.036	257	+ 37·3	4.236	3.084	G. Kikinda-G. Becskerek
9.200	3.650	4.600	7.300	11.900	101	4.040	5.928	9.968	84	+ 20·2	1.212	1.008	Grosswardein-B.-Vaskoh
14.500	8.800	6.500	17.500	24.000	197	5.848	6.389	12.237	100	+ 97·0	2.364	1.200	Háromszéker Localb.
4.200	950	2.100	1.900	4.000	125	1.981	1.148	3.129	97	+ 28·9	1.500	1.164	Hermannstadt-Felek
1.100	675	550	800	1.350	112	. . . . .					1.344	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
5.000	1.650	2.500	2.500	5.000	125	2.394	1.002	3.396	85	+ 47·1	1.500	1.020	Kaschau-Torna
4.000	3.150	2.000	47.000	6.700	149	1.549	3.542	5.091	113	+ 31·9	1.788	1.356	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
3.000	1.800	1.200	2.300	3.500	152	796	1.425	2.221	96	+ 58·3	1.824	1.152	Kun-St. Márton-Szentes
3.600	2.400	1.800	3.600	5.400	61	1.464	2.934	4.398	49	+ 24·5	732	588	Máros-Ludás—Bistritz
3.350	1.050	2.000	1.300	3.300	100	1.749	1.543	3.292	99	+ 1·0	1.200	1.188	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
10.000	5.250	4.000	10.500	14.500	114	2.756	5.085	7.841	61	+ 86·9	1.368	732	Matraer Vicinalbahnen
2.650	550	800	700	1.500	94	472	617	1.089	68	+ 38·2	1.128	816	Mezötur-Turkever E.
3.200	2.500	1.000	5.000	6.000	146	. . . . .					1.752	. . .	Muránythalbahn
7.500	5.000	3 000	10.000	13.000	228	2.313	3 314	5.627	98	+132·6	2.736	1.176	Nyiregyháza-M.-Szalka
2.000	3.250	1.000	6.500	7.500	417	632	3.002	3.634	202	+106·3	5.002	2.424	Petroszény-Lupény
4.400	2.450	2 200	3.700	5.900	169	2.089	3.949	6.038	172	— 1·7	2.028	2.064	P. Tenyö-K. Szt. Marton
400	1.750	100	2.100	2.200	122	97	2.432	2.529	140	— 12·8	1.464	1.680	Ruma-Vrdnik
4.200	1.900	2.100	3.800	5.900	120	. . . . .					1.440	. . .	Slavonische Localbahn
4.800	1.550	2.200	2.300	4 500	96	1.487	1.850	3.337	71	+ 35·2	1.152	852	Somogy-Szobb-Bárcs
9.000	2.800	5.400	5.600	11.000	207	3.783	2.949	6.732	127	+ 62·9	2.484	1.524	Steinamanger-Pinkafeld
7.000	3.950	4.100	7.900	12.000	200	3 523	7.276	10.799	179	+ 11·7	2.400	2.148	Száthmar-Nagybánya
4.400	1.650	2.200	2.300	4.500	116	1.880	1.148	3.028	77	+ 33·6	1.392	924	Székler Bahn
6.200	650	3.100	800	3.900	105	. . . . .					1.260	. . .	Szentes-H. M.-Vasárhely
4.500	5.300	5.000	9.000	14.000	120	4.042	6.207	10.249	95	+ 26·3	1.440	1.140	Szilágyságer Eisenb.
600	450	350	850	1.200	38	209	519	728	22	+ 72·7	456	264	Taraczthal-Bahn
15.000	6.500	7.500	13.000	20.500	188	5.645	5.653	11.298	103	+ 82·5	2.256	1.236	Torontaler Localb.
2.600	1.750	1.550	2.650	4.200	131	1.321	1 508	2.829	88	+ 48·9	1.372	1.056	Ujszász-Jászapáther E.
2.150	11.200	2.600	12.400	15.000	300	1.986	3.828	5.814	116	+158·6	3.600	1.392	Vinkovce-Brcska
1.650	450	750	650	1.400	38	516	602	1.118	30	+ 26·6	456	360	Warasdin-Golubovec
32.800	15.100	14.700	30 300	45.000	152	10.645	14.856	25.501	99	+ 53·5	1.824	1.188	Westungar. Localbahn
15.300	4 750	7.650	9.550	17.200	148	7.415	9.720	17.135	147	+ 0·7	1.776	1.764	(Transd. Vicb.-A.-G.)
2.250	600	900	600	1.500	166	. . . . .					1.992	. . .	Zagorianer Bahn
													Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
69.927	185.954	39.479	224.827	264.306	688	36.007	151.089	187.096	487	+ 41·3	8.256	5.844	Kaschau-Oderberg. E.
3.770	32.056	1.538	35.171	36.709	543	1.898	35.851	37.749	558	— 2·8	6.516	6.696	ungar. Strecken
38.198	47.342	12.642	63.541	76.183	645	9.792	43.837	53.629	454	+ 42·1	7.740	5.448	Mohács-Fünfkirchner B.
													Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
108.809	153.423	113.915	405.408	519.323	739	105.051	372.775	477.826	680	+ 8·7	8.868	8.160	Südbahn-Gesellschaft
													ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
42.653	39.540	25.700	68.800	94.500	291	22.050	44.950	67.000	206	+ 41·2	3.492	2.472	Arader u. Csánader E.
630	7.311	217	8.659	8.876	232	123	8.620	8.743	228	+ 1·7	2.784	2.736	Belisče-Kapelna(Slavon.
273	937	94	686	780	37	. . . . .					444	. . .	Drauthal)-Vicinalbahn
5.611	9.623	4.979	18.936	23.915	194	3.655	17.746	21.401	174	+ 11·5	2.328	2.088	Borossebes Menyháza
111.539	1.458	14.115	1.131	15.246	361	10.067	906	10.973	260	+ 38·8	4.332	3.120	Bárcs-Pakracer E.
31.323	2.787	3.239	739	3.978	497	2.471	908	3.379	422	+ 17·8	5.964	5.064	Budapester Localb.
3.129	2.771	2.010	5.990	8.000	179	. . . . .					2.148	. . .	Budapest-Szt. Lörincz
2.435	12.041	562	12.960	13.522	410	497	3.405	3.902	118	+247·5	4.920	1.416	Eperies-Bártfeld
6.388	1.000	1.547	1.385	2.932	172	1.241	1.030	2.271	134	+ 28·4	2.064	1.608	Gölnitzthal-Bahn
5.537	388	1.596	356	1.952	72	1.315	232	1.547	57	+ 26·3	864	684	Güns-Steinamager
1.532	2.136	186	1.067	1.253	369	128	798	926	272	+ 35·7	4.428	3.264	Haraszti-Ráczkeve
1.369	879	232	504	736	82	208	273	481	53	+ 54·7	984	636	Holics-Gödinger Lb.
2.239	761	815	1.195	2.010	201	576	904	1.480	148	+ 35·8	2.412	1.776	Kcsmárk-Szepés-Bela
3.002	845	913	694	1.607	124	935	438	1.373	106	+ 16·9	1.488	1.272	Keszthély-B. Szt. György
5.980	7.497	1.144	15.743	16.887	278	841	11.792	12.633	208	+ 33·6	3.356	2.496	Lőcsethalbahn
2.871	4.097	1.175	11.023	12.198	179	. . . . .					2.148	. . .	Marmaroser Salzb. A.-G.
4.130	2.308	1.163	2.033	3.196	213	1.084	2.182	3.266	218	— 2·3	2.556	2.616	Nagy-Károly-Somkuti
22.708	10.296	15.405	22.098	37.503	169	16.382	20.530	36.912	167	+ 1·2	2.028	2.004	Poprádthalbahn
842	865	219	531	750	62	. . . . .					744	. . .	Számosthalbahn
9	3.780	2	1.360	1,362	235	4	900	904	156	+ 50·8	2.820	1.872	Szépes-Béla-Podolin
824.604	1,818.030	1,509.187	4,799.687	6,308.874	497	1,339.888	4,508.633	5,848.521	477	+ 4·2	5.964	5.724	Terrct-Kowacsna
													Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner	
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.006	15.755	5,602.298	6,442.374	3,267.942	13,720.473	16,988.415	1.061	15,043.456	955	+ 11·1	16.006	15.755
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.687	12.249	2,824.604	1,818.030	1,509.187	4,799.687	6,308.874	497	5,848.521	477	+ 4·2	12.687	12.249
Hauptsumme	28.693	28.004	8,426.902	8,260.404	4,777.129	18,520.160	23,297.289	812	20,891.977	746	+ 8·8	28.693	28.004
Oesterreichische													
Achenseebahn*)													
Gaisbergbahn in Salzburg*)													
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	572		230		230	41	30	5	+ 720·0		
Schafbergbahn*) (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)													
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	6.643	3.866	3.285	8.965	12.250	117	11.401	109	+ 7·3	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	18.459	20.600	17.358	60.718	78.076	290	55.509	206	+ 40	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla, Lašva-Travnik (S. Han), Metkovic-Mostar-Sarajevo	275	245	22.028	13.786	8.924	32.231	41.155	149	29.047	119	+ 25	275	245

*) Der Verkehr bleibt während der Winterzeit eingestellt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Verkehrsanlagen. (Berufung eines künstlerischen Beirathes.) Se. Excellenz der Herr Handelsminister Graf Wurmbrand hat am 3. d. M. an die Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens das nachfolgende Schreiben gerichtet:

„Die hervorragende Bedeutung der Wiener Stadtbahn als Bauwerk und ihr Einfluss auf die bauliche Entwicklung der von ihren Linien durchzogenen Stadttheile lassen es mir geboten erscheinen, innerhalb des durch die verfügbaren Mittel begrenzten Rahmens, der Ausstattung dieser Anlage in ästhetisch-künstlerischer Hinsicht mein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden, wobei ich besonderen Werth darauf legen würde, mich zu diesem Zwecke der Mitwirkung der geehrten Genossenschaft zu versichern. Als den am besten zum Ziele führenden Weg würde ich die Heranziehung eines Mitgliedes der geehrten Genossenschaft als künstlerischen Beirath der Commission für Verkehrsanlagen in Wien betrachten, welcher in die von der bauleitenden k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen aufgestellten Projectsoperate der zumeist ins Auge fallenden Bauten, wie insbesondere Bahnhofgebäude, Brücken, Viaducte etc., Einsicht zu nehmen und dieselben vom künstlerischen Standpunkte zu beurtheilen hätte und zu diesem Zwecke von Fall zu Fall den Berathungen des technischen Comité, eventuell auch den Plenarversammlungen der Commission beizuziehen wäre.

Die geehrte Genossenschaft würde mich, falls diese Anregung — wie ich wohl annehmen darf — den wohldortigen Anschauungen entspricht, durch Namhaftmachung eines ihrer Mitglieder, mit welchen ich mich sodann behufs der weiters erforderlichen Verabredungen unmittelbar ins Einvernehmen setzen würde, zu besonderem Danke verpflichten."

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Errichtung einer Haltestelle in Deutsch-Kopist.) In km 490·662, beim Wächterhause Nr. 407, zwischen den Stationen Theresienstadt und Lobositz der Strecke Prag—Bodenbach, gelangt eine Personenhaltestelle zur Errichtung. [18. Februar, Z. 8719.]

— (Verlegung der Weichenverbindung in Bubna.) Zum Zwecke der Erleichterung der Verkehrsmanipulation wird die Verlegung der Weichenverbindung Nr. 39—45 in der Station Bubna zur Ausführung gebracht. [12. Februar, Z. 7299.]

— (Herstellung telephonischer Verbindungen.) In den Stationen Ladendorf und Gerasdorf wurde aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten zwischen dem Verkehrsbureau und der Stellwerksbude je eine telephonische Verbindung hergestellt. [6. Februar, Z. 2176.]

— (Magazinserrichtung in Schönpriesen.) Am Elbeumschlagplatz in Schönpriesen wird ein provisorisches hölzernes Magazin mit einer Lagerfläche von circa 330 m² errichtet. [9. Februar, Z. 5211.]

— (Herstellung eines Sturzgeleises in Zwittau.) Bei der Holzverladerampe in der Station Zwittau wird ein Sturzgeleise hergestellt. [4. Februar, Z. 2021.]

— (Herstellung eines Kohlen- und Requisitenschuppens in Nestomitz-Zuckerfabrik.) In der Station Nestomitz-Zuckerfabrik erfolgt die Ausführung eines Kohlen- und Requisitenschuppens. [4. Februar, Z. 3340.]

— (Linien Wien—Bodenbach und Lobositz—Libochowitz: Herstellung von Zubauten bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 343 und 347 der Strecke Prag—Bodenbach, dann bei dem als Aufnahmsgebäude dienenden Wächterhause mit Bureauanbau in der Station Oppolau der Secundärbahnlinie Lobositz—Libochowitz gelangen Zubauten zur Ausführung. [20. Februar, Z. 9093.]

— (Linien Wien—Bodenbach, Chotzen—Braunau, Peček—Zasmuk und Čelakowitz—Machow: Herstellung von Wirthschaftshöfen.) In den Stationen Elbeteinitz, Brandeis a/E., Bubenč, Mühlhausen, Beřkowitz, Wegstädtl, Theresienstadt, Lobositz, Salesl, Schönpriesen und Nestersitz der Linie Wien—Bodenbach; ferner in der Station Halbstadt der Linie Chotzen—Braunau und in den Stationen Plaňan, Bosič, Kaurim und Zasmuk der Linie Peček—Zasmuk und schliesslich in der Station Čelakowitz der Linie Čelakowitz—Mochow wurden Wirthschaftshöfe errichtet. [12. Februar, Z. 7682.]

— (Linie Wien—Marchegg: Herstellung eines Eiskellers in Marchegg.) In der Station Marchegg wurde für Zwecke des Restaurateurs ein oberirdischer Eiskeller hergestellt. [28. Jänner, Z. 2177.]

— (Linie Zwoleňoves—Smečna: Verladegeleise in Pher-Sak.) In der Haltestelle Pher-Sak wird für Zwecke der Zuckerfabrik in Zwolenoves ein Verladegeleise sammt einem Verladeplatz hergestellt. [14. Februar, Z. 5372.]

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monat		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
5,602.298	6,442.374	3,267.942	13,720.473	16,988.415	1.061	2,947.396	12,096.060	15,043.456	955	+ 11·1	12.732	11.460	Sa. d. österr. Eisenb.
2,824.604	1,818.030	1,509.187	4,799.687	6,308.874	497	1,339.888	4,508.633	5,848.521	477	+ 4·2	5.964	5.724	Sa. d. ungar. Eisenb.
8.426.902	8,260.404	4,777.129	18,520.160	23,297.289	812	4,287.284	16,604.693	20,891.977	746	+ 8·8	9.744	8.952	**Haupt'summe**
													Zahnradbahnen.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
572	. . . . .	230	. . . .	230	. .	30	. . . .	30	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
													Herzegowinaer Eisenbahnen.
6.643	3.866	3.285	8.965	12.250	117	3.185	8.216	11.401	109	+ 7·3	1.400	1.303	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
18.459	20.600	17.358	60.718	78.076	290	13.087	42.422	55.509	206	+ 40	3.480	2.472	K. u. k. Bosna-Bahn
22.028	13.786	8.924	32.231	41.155	149	6.047	23.000	29.047	119	+ 25	1.788	1.423	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metković-Serajevo

— (Linie Lobositz—Libochowitz: Vergrösserung der Geleiseanlage und des Rübenverladeplatzes in Chotěšov: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Raudnitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Vergrösserung der Geleiseanlage und des Rübenverladeplatzes in der Station Chotěšov der Localbahn Lobositz-Libochowitz für den 10. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann in Raudnitz betraut. [G.-I.-Z. 3472.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Rokycan—Nezvěstic: Zweigwasserleitung in Miröschau.) In das Reservoir der Station Miröschau wird von der Skoric-Janover Wasserleitung eine Zweigwasserleitung geführt [17. Februar, Z. 3819.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 10 Gepäckswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass Seitens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 10 Stück Gepäckswagen für Güterzüge nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 13. April 1890, Z. 9614, genehmigten Typenplänen in der gesellschaftlichen Werkstätte zu Simmering hergestellt werden. [Z. 10.183.]

— (Namensänderung der Frachten-Haltestelle Nestomitz-Zuckerraffinerie.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass der Name der in der Strecke Aussig—Bodenbach gelegenen und für den Frachtenverkehr bestimmten Haltestelle „Nestomitz-Zuckerraffinerie" in „Nestomitz-Zuckerfabrik" umgewandelt werde. [Z. 6580.]

Werksbahnen der Carl Emilshütte. (Locomotivprüfung.) Am 14. December 1893 wurde im Sinne des General-Inspections-Erlasses vom 7. December 1893, Z. 24.130, die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tender-Locomotive Fabriksnummer 2958, Bahninventarsnummer 3, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. zu München erbaut und für den Materialtransport auf den Werksbahnen der Carl Emilshütte bestimmt ist, mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Die seinerzeit vorgenommene Kesselprobe ergab ein günstiges Resultat. Der Kessel der Locomotive liegt mittelst innenliegenden Rahmens, welcher zugleich die Wände des zweitheiligen Wasserkastens bildet, auf zwei gekuppelten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Die horizontal liegenden Cylinder, sowie die nach System Stephenson gebaute Steuerung liegen ausserhalb. Das Gewicht der Maschine und des Kessels wird mittelst dreier Blattfedern, wovon die über der zweiten Achse liegende eine Querfeder ist, auf die Achsen übertragen. Zur Verhinderung des Funkenfluges befindet sich im Rauchfange eine Rosette. Mittelst einer Hebelbremse kann das Räderpaar der zweiten Achse gebremst werden. Die Kesselarmatur ist vorhanden und es befindet sich vorn und rückwärts je ein linealartiger Bahnräumer Bei der auf den Werksgeleisen der Carl Emilshütte mit wechselnden Geschwindigkeiten vorgenommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 15 km per Stunde erzielt. Aus Sicherheitsrücksichten obwaltete im Hinblicke auf das günstige Ergebniss keinerlei Anstand, diese Tender-Locomotive der Werksbahn für den Materialtransport zu übergeben. [Z. 11.197.]

Ausland.

Schweiz. (Organisation der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen.) Die sämmtlichen Eisenbahnen in der Schweiz werden auf Grund der von den Cantonen verliehenen und vom Bunde genehmigten, beziehungsweise (seit 1873) von den Bundesbehörden ertheilten Concessionen von Privatgesellschaften betrieben. Die Betriebführung und Verwaltung dieser Eisenbahnen vertheilt sich zu Ende 1892 auf 59 Hauptbahnen, ferner auf 14 normalspurige Nebenbahnen, 18 Schmalspurbahnen, 7 Zahnradbahnen, 14 Seilbahnen und 5 Tramway-Unternehmungen. Sie liegt bei den Directionen der einzelnen Gesellschaften, über welchen gemäss den Vorschriften des schweizerischen Obligationenrechtes die Verwaltungsräthe, eine Controlstelle und die Generalversammlung stehen. Die Eisenbahngesellschaften sind sowohl hinsichtlich des Baues und des Betriebes als auch in Bezug auf die Rechnungsstellung der Oberaufsicht des Bundes unterworfen. Die Bundesgesetze, welche zu diesem Zwecke erlassen wurden, sind:

1. Das Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. December 1872.
2. Das Gesetz über die Verpfändung und die Zwangsliquidation von Eisenbahnen vom 24. Juni 1874.
3. Das Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise vom 19. December 1874.

4. Das Gesetz über die Haftpflicht bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875.
5. Das Gesetz über die Bahnpolizei vom 18. Februar 1878.
6. Das Gesetz, betreffend die Sicherstellung der Kranken- und Pensionscassen u. s. w. vom 20. December 1878.
7. Das Gesetz über die Sicherstellung der Vergütnngen aus dem directen Verkehr vom 2. Juli 1880.
8. Das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. December 1883.
9. Das Gesetz, betreffend die Hilfscassen bei den Eisenbahnen (und Dampfschiffen) vom 28. Juni 1889.
10. Das Gesetz über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen (und anderen Transportanstalten) vom 27. Juni 1890.
11. Das Gesetz über den Transport auf Eisenbahnen (und Dampfschiffen) vom 29. März 1893.

Bezüglich des Expropriationsverfahrens für Zwecke des Eisenbahnbaues ist das Bundesgesetz über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 anzuwenden. Die Oberaufsicht obliegt in letzter Instanz dem Bundesrathe. Dieser hat durch Beschlnss vom 8. Juli 1887 seinem Post- und Eisenbahndepartement übertragen:

1. Die Vorbereitung der Gesetze und Verordnungen über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, sowie hinsichtlich der Ertheilnng und Zurückziehung von Concessionen.

2. Die Ueberwachung der Expropriation und der Verpfändung von Eisenbahnen.

3. Die Aufsicht über die Erfüllung der Verpflichtungen, welche für die Eisenbahngesellschaften aus den Gesetzen und Concessionen fliessen.

Das Post- und Eisenbahn-Departement, welchem ein Mitglied des Bundesrathes vorsteht, ist in drei Abtheilungen a) für das Eisenbahnwesen, b) für das Postwesen und c) für das Telegraphenwesen ausgeschieden. Bezüglich der Organisation und des Geschäftsganges gliedert sich die Eisenbahnabtheilung nach drei besonderen Bureaux, nämlich in:

I. Kanzlei mit einem Bureauchef (Departementssecretär) an der Spitze, welchem neben den allgemeinen Obliegenheiten des Bureauchefs und Correspondenten, in erster Linie die Behandlung der juristischen Fragen und damit verwandten Gegenstände zufällt, insbesondere betreffend Ertheilung, Uebertragung und Verlängerung von Concessionen, Expropriationsangelegenheiten, Fragen der Pfandrechtsbestellung, soweit sich die Admiuistrativbehörden mit solchen zu befassen haben, Cautionsleistungen, Massnahmen bei Versteigerung einer Bahn.

II. Das technische Inspectorat, dem der technische Inspector vorsteht und welchen im wesentlichen die Behandlung folgender Geschäfte zufällt: Aufstellung von Normalien und Verordnungen für die technische Einheit im Bau und Betrieb, Sammlung der vorgeschriebenen Pläne über die bestehenden und die zu bauenden Bahnen für das Archiv des Departements, Feststellung der Erstellungskosten sämmtlicher Bahnen, Controlirung des Zustandes der im Betrieb befindlichen Bahnen (Unter- und Oberbau, Hochbau etc.), Controlirnng des Betriebsmateriales nach dessen Beschaffenheit, Erhebungen über den Bestand desselben, technische Prüfung der Fragen über Errichtung oder Vergrösserung von Stationen, Vermehrung der Geleise u. s. w. der bestehenden Bahnen, Prüfung der Planvorlagen und technischen Bedingungen bei der Concessionsbewerbung, Prüfung der Bauvorschläge der Gesellschaften, Prüfung der Planvorlagen in allen Stadien des Baues, Beaufsichtigung der Bahnbauten nach den genehmigten Plänen, Constatirung des Beginnes, des Fortschreitens und Einhaltens der Vollendungstermine der Bahnbauten, Collaudirungen, Prüfung und Begutachtung der Fragen betreffend technischen Anschluss und Prüfung technischer Fragen überhaupt, Untersuchung der technischen Ursachen von Unfällen, Verspätungen u. dgl. Unter dem technischen Inspectorate stehen die Controlingenieure, denen die unmittelbare Aufsicht über den Zustand der Eisenbahnen und des rollenden Materiales übertragen ist.

III. Das administrative Inspectorat mit dem administrativen Inspector als Leiter und den folgenden Aufgaben: Prüfung der Statuten der Bahngesellschaften, Prüfung der Finanzausweise derselben, Prüfung der Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der letztereu, namentlich mit Rücksicht auf die Constatirung der Reinerträge der einzelnen Bahnunternehmungen, Prüfung von Betriebsverträgen, Prüfung des Transportreglements und Ueberwachung ihrer Handhabung, im Tax- und Tarifwesen: Revision der bestehenden Tarife, Prüfung neuer Tarife, Behandlung von Tax- und Tariffragen aller Art, im Gebiete der Betriebsüberwachung: Mitwirkung bei Collaudirungen, Controle des Bestandes des Betriebsmaterials und bezüglicher Einrichtungen, Bahnpolizei, soweit sie dem Bunde zukommt, Untersuchung von Beschwerden nicht technischer Natur gegen den Bahnbetrieb, Prüfung der Fahrpläne, Untersnchung vorgekommener Eisenbahnunfälle vom Standpunkte des Betriebes und Führung einer Statistik darüber, Controle über Einhaltung der Fahrordnungen, Controlirung der Dienstbefreiung der Eisenbahnbeamten und Angestellten nach Art. 9 des Eisenbahngesetzes, Controle über Tarifpublicationen im Bundesblatt.

Grundsätzlich sollen alle Geschäfte vom Bundesrathe erledigt werden. Durch den Bundesrathsbeschluss vom 27. März 1874 ist aber — unter dem Vorbehalt, dass gegen eine Entscheidung des Departements an den Bundesrath recurrirt werden könne — dem Eisenbahndepartement die Erledigung der folgenden Geschäfte übertragen: Ueberwachung des Bahnbaues nach den vom Bundesrathe genehmigten Plänen und Behandlung hierauf bezüglicher Reclamationen, Constatirung der Einhaltnng der Bautermine, Controlirung des Zustandes der gebauten Bahnen und des Betriebsmateriales, sowie des Bestandes des letzteren, Feststellung der Erstellungskosten sämmtlicher Bahnen, Ueberwachung des Bahnbetriebes und Behandlung bezüglicher Beschwerden, sowie der Berichte über Eisenbahnunfälle; Prüfung und Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne, Sammlnng nud Sichtung der Jahresberichte und Uebersichten der Jahresrechnungeu der Bahn-Directionen, sowie der Protokollauszüge der Generalversammlungen der Gesellschaften, Prüfung der gesonderten Rechnungen über die Reinerträge der einzelnen Bahnunternehmungen, Controlirung der Dienstbefreiung des Bahnpersonales an Sonntagen, Sammlung und Verarbeitung des statistischen Materials und Herausgabe der Eisenbahnstatistik nach einem vom Bundesrath gutgeheissenen Plane, Regulirung der Jahresrechnungen über die geologischen Sammlungen aus dem Gotthardtunnel, Vertbeilung der hundesräthlichen Monats- und Quartalberichte über die Gotthardbahnbauten (die beiden letzteren Agenden sind mit der Vollendung des Baues der Gotthardbahn hinweggefallen). Diese Befugnisse sind dnrch Bundesrathsbeschluss vom 23. November 1880 erweitert worden durch Zuweisung der Erledigung (unter Vorbehalt des Recurses) auf folgende Geschäfte an das Departement: Die Genehmigung der Detailpläne für den Bahnbau, die Behandlung der Fragen betreffend die Inanspruchnahme des Bahnkörpers für Wasserleitungen, Pachten etc. und Vorkehrungen zur Sicherung des Verkehres während dem Bahnbau.

4. Die Regelung des technischen und Betriebsanschlusses zwischen schweizerischen Bahnen.

5. Die Bewilligung des Betriebsanschlusses von Privatverbindungsgeleisen an die Normalbahnen und die Handhabung des betreffenden Gesetzes überhaupt.

6. Die Anwendung der aus dem Eisenbahngesetz vom 23. December 1872 hervorgegangenen Ausführungsgesetze anlässlich der Ueberwachung des Bahnbetriebes.

7. Die Anordnung des ausserordentlichen Verfahrens und die Behandlung der Einsprachen gegen die Abtretungspflicht im Expropriationsverfahren.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 1.]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXXVIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 2. März herausgegebene XXXVIII. Stück der Neu-Ansgabe enthält unter

Nr. 527: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. Februar 1894, Z 14.437, betreffend die Aufhebung von Beschränkungen in Bezug auf die Einfnhr von Klauenthieren aus den Comitaten Nagy-Kükülö und Szepes in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 528; Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 1. November 1893.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1894 gelangt der Nachtrag II zum Tarife vom 1. November 1893 zur Einführung.

Durch diesen Nachtrag wird die im Nachtrage I vom 15. Jänner 1894 auf Seite 1 unter Ziffer II enthaltene Bestimmung dahin abgeändert, dass die auf den Seiten 172—185 des Haupttarifes enthaltenen Frachtsätze des Tarifes für Frachtgüter aller Art für Sendungen von 5000 und 10.000 kg nicht am 1. März, sondern erst am 1. Juli 1894 ausser Wirksamkeit treten.

Der Nachtrag II enthält ausserdem die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze rücksichtlich der Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen mit 15. März 1894, sowie rücksichtlich der Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit 1. Juli 1894.

Wien, am 5. März 1894. [184]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Barcs-Pakrácer Eisenbahn.

Fahrpreis- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten, sowie Tour- und Retourkarten.

Mit 9. März 1894 tritt eine neue Fahrpreis- und Antheilstabelle für directe Fahrkarten, sowie Tour- und Retourkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn andererseits in Kraft, wodurch die gleichnamige Fahrpreis- und Antheilstabelle vom 1. Februar 1891 aufgehoben ist.

Diese Tabelle kann um den Preis von 20 Hellern = 10 kr. ö. W. bezogen werden.

Wien, am 3. März 1894. [185]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
gleichzeitig als betriebführende Unternehmung auf der Barcs-Pakraczer Eisenbahn.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Erweiterung der im Anhange zu den Verbandtarifen enthaltenen besonderen Begünstigung für beladene oder leere Strassenfuhrwerke für Schachteltransporte.

Die in dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen unter der Nummer 4 enthaltene besondere Begünstigung für beladene oder leere, zu Schachteltransporten verwendete Strassenfuhrwerke wird dahin erweitert, dass selbe auch für Budapest-Südbahn—Fiume/Triest und vice versa Giltigkeit erhält.

Wien, am 4. März 1894. [186]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines Lieferfrist-Zuschlages.

Auf Grund der Bewilligung Sr. Excellenz des kgl. ungarischen Herrn Handelsministers sub Z. 10.344/IV vom 21. Februar 1894 tritt in der Station Eperjes im Anschlussverkehre mit der Eperjes-Bartfelder Localbahn und vice versa, vom Tage der Publication, zu den normalen Lieferfristen für Eilgüter ein 6stündiger, für Frachtgüter ein 12stündiger Lieferfristzuschlag in Kraft.

Budapest, am 1. März 1894. [187]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich.)

Aufhebung der vorübergehend ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Kleie).

Am 1. Juli 1894 treten die im Nachtrage 4 zu Tarifheft 1 für den Verkehr mit Wien und den Wiener Vororten bestehenden vorübergehend ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Kleie) ausser Kraft.

Ueber die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilen auf Wunsch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft.

Wien, am 3. März 1894. [188]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Aufhebung des Anhanges zu Tarifheft 3.

Am 1. Juli 1894 tritt der seit 15. September 1893 giltige Anhang zu Tarifheft 3 nebst Nachtrag, provisorische Ausnahmetarife für verschiedene Futtermittel im Verkehre aus Ungarn enthaltend, ausser Kraft.

Ueber die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilen auf Wunsch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft.

Wien, am 3. März 1894. [189]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. März ist zum Tarifheft II G (Verkehr zwischen den Rhein- und Main-Umschlagsstationen und den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen) der VIII. Nachtrag und zum Transittarife für Getreide, Baumwolle und verschiedene andere von belgischen und holländischen Häfen zu Schiff nach den Rhein- und Main-Umschlagsstationen gelangende und von da nach der Ostschweiz weitergehende Artikel (vom 1. März 1887) der II. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden können, enthalten ausser den bereits im Instructionswege durchgeführten Tarifmassnahmen Frachtsätze für verschiedene in den letzten Jahren neu eröffnete schweizerische Stationen, sowie ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 23 (für Frachtstückgüter).

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einführung eines neuen Heftes.) Mit dem 3. März a. St./15. März n. St. tritt zum Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, das Heft 2 in Kraft, in welchem ermässigte Frachtsätze von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Berlin, sowie der kgl. Sächsischen Staatsbahnen nach Sosnowice W.W. und J.D.E. transito zur Weiterbeförderung nach russischen Stationen östlich der Linie Grajewo—Bialystok—Brest—Kowel enthalten sind. Druckexemplare des Tarifheftes 2 sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Erleichternde Vorschriften für die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.) Mit Giltigkeit vom 1. März ist ein Nachtrag II zum Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893, erschienen, welcher die Vereinbarung erleichternder Vorschriften rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände enthält. Abdrücke des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt. (Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und für Kalk etc.) Die am 15. Jänner 1894 im Binnenverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehre derselben untereinander und mit der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft getretenen besonderen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) sind ab 1. März auch in den nachbenannten Verkehren zur Einführung gelangt: Local- und directer Verkehr des Bezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Erfurt—Altona, —Berlin, —Breslau, —Bromberg, —Frankfurt a/M., —Magdeburg, Militärbahn-Staatsbahnverkehr, sowie Berlin- und Thüringisch-Bayerischer Verkehr. Jedoch finden die Ausnahmetarife im Verkehre mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn nur auf die Station Kempen Anwendung, während dieselben im Verkehr mit der Dahme-Uckroer, Marienburg-Mlawkaer, Stargard-Küstriner und Kerkerbachbahn keine Anwendung finden. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc.) Die seit dem 15. Jänner 1894 auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden ermässigten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze u. s. w. (Kalitarif), sowie für Kalk u. s. w. (Düngekalktarif) traten mit dem 1. März auch im Ostpreussisch-Bayerischen Güterverkehr in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze, sowie über die Anwendungs-Bedingungen der Ausnahmetarife ertheilen die Verbandsstationen nähere Auskunft.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. März ist der Nachtrag VII zum Gütertarif in Kraft getreten. Dieser bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Antonsthal, Dölau, Engelsdorf, Geringswalde, Hartha b. Waldheim und Hetzdorf der Sächsischen Staatsbahnen, veränderte Entfernungen für die Stationen Amerika, Langenleuba, Lumpenau, Narsdorf, Penig, Remse, Rochlitz, Rochsburg, Waldenburg, Wechselburg und Wolkenburg der Sächs. Staatsbahnen, ferner Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Miesterhorst, Watenstedt und Ziepel des Directionsbezirkes Magdeburg, anderweite Entfernungen für die Station Jerxheim desselben Directionsbezirkes, sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz, concentrirten Kalidünger und für zu Düngezwecken bestimmten Kalk und Kalkschlamm. Die im Nachtrag VII enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden erhalten.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. März ist der Nachtrag XIII zum Tarifheft 2 zur Einführung gelangt. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen, der Ausnahmetarife, der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, sowie Berichtigungen von Frachtsätzen des Nachtrages XI. Insbesondere wird auf die neuen Frachtsätze für den Verkehr mit den sächsischen Stationen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Weipert hingewiesen und erwähnt, dass für diejenigen Verkehrsverbindungen, für welche keine anderweiten Frachtsätze vorgesehen sind, die älteren Sätze noch bis Ende April dieses Jahres in Geltung verbleiben.

Die seither für Bodenbach und Tetschen giltig gewesenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Specialtarifes II, des Ausnahmetarifes 9 für Garne aller Art und des Ausnahmetarifes 10 für baumwollene Garne, rohe, aus Bayern, ferner die unter Anwendung des Kilometerzeigers für Klingenthal, Reitzenhain und Weipert sich ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Specialtarifes II, des Ausnahmetarifes 25 für Wegebaumaterialien und des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel kommen in Wegfall und es erfolgt künftig die Abfertigung etwaiger dergleichen Sendungen zu den Frachtsätzen der regulären Tarifclassen.

Insoweit hiedurch für die in die vorgenannten Ausnahmetarife gehörigen Artikel Erhöhungen eintreten und insoweit mit den neuen Frachtsätzen für Sendungen der allgemeinen Stückgutclasse im Verkehre zwischen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Weipert einer- und bayerischen Stationen andererseits Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze verbunden sind, kommen die erhöhten Sätze erst vom 15. April 1894 an in Anwendung.

Die durch die Berichtigung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Specialtarifes II Regen—Lucka eintretende Erhöhung erlangt ebenfalls erst vom 15. April 1894 an Geltung.

Die in dem Nachtrag XIII enthaltenen neuen Ausnahmetarife Nr. 31 für rohe Kalisalze etc. und Nr. 32 für Kalk etc. zu Düngezwecken kommen vom 1. März ab auch bezüglich der im Kilometerzeiger des Tarifheftes 1 verzeichneten Verkehrsverbindungen zur Anwendung.

Abzüge des Nachtrages XIII sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. November 1893. (Transitsätze für Kufstein transit.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten für Sendungen von und nach Oesterreich bei Aufgabe als Stückgut nachstehende Frachtsätze in Kraft: Füssen—Kufstein transit für Eilgut Mk. 3·98, Frachtstückgut Mk. 2·11 pro 100 kg.

Frankfurt-Oberhess.-Bayer., Nassau-Bayer., Frankfurt etc.-Bayer. Verkehr. (Ermässigte Frachtsätze für rohe „Kalisalze“ und Düngekalk.) In den vorbezeichneten Verkehren sind am 1. März d. J. ermässigte Frachtsätze für rohe Kalisalze und Düngekalk in Kraft getreten. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. März 1894 ist der Nachtrag VII zum Tarifheft Nr. 1 in Wirksamkeit getreten. Dieser bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält in der Hauptsache Entfernungen für die neu aufgenommene Station Engelsdorf der Sächsischen Staatsbahnen, sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalse, calcinirtes Düngesalz und concentrirter Kalidünger, ferner zu Düngezwecken dienenden Kalk und Kalkschlamm.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Dungstoffe.) Am 1. März d. J. ist im Binnenverkehr der Oberhessischen Eisenbahnen ein Ausnahmetarif für Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und für Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken, ferner ein Ausnahmetarif für rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz und concentrirten Kalidünger zur Einführung gelangt. Nähere Auskunft über die Frachtsätze und die Anwendung der Ausnahmetarife ertheilen die Güterabfertigungen.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)—Erfurt und anschliessende Privatbahnen. (Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Kalisalze etc.) Vom 3. März d. J. ab finden die Ausnahmetarife für rohe Kalisalze u. s. w. (Kalitarif) und für Kalk u. s. w. (Düngekalktarif) auch im Verkehre mit den Stationen der Werrabahn Anwendung. Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie die Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tüchtige Eisenbahn-Tarif-Calculanten

sowohl für Stunden, als auch für den ganzen Tag, **finden dauernde und einträgliche Beschäftigung.**

Persönliche Vorstellung von 3—5 Uhr täglich bei Herrn **Dr. Alexander Pupovac, Wien,** IX., Alserstrasse Nr. 8, Thür Nr. 8. (408)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
570	Oesterr. Nordwestbahn		Kochsalz	Kornenburg	Jungbunzlau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	82·2 kr. ö. W.	72·0 kr. ö. W.	10·2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
571	Oesterr. Nordwestbahn		Brennholz (in vollen Wagenladungen)	Okříško	Retz	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 3 des Nachtrages I/A vom 1. Jänner 1894, Seite 35	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn	kr. 24·4	kr. 14·6	kr. 9·8	Im Kartirungswege		
					Zellerndorf				25·7	15·6	10·1			
572	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl	Budapest K.U.St.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Andieferung von mindestens 5000 Tons. Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn	Pfennige 225	176*)	49	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	Die vorstehenden Frachtsätze ermässigen sich um die im Anhang zum Elbeumschlags-Tarif für Ungarn enthaltenen Cursdifferenzbeträge. In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Györ					202	153*)	49			
				Nagy-Kikinda					321	279*)	42			
				Pozsouy					175	134*)	41			
				Szeged					309	260*)	49			
				Temesvár-Gyárváros					331	288*)	43			
				Temesvár-Józsefváros					331	288*)	43			
				Budapest K.U.St.B.	Schönpriesen-Umschlag				220	171*)	49			
				Györ					197	148*)	49			
				Nagy-Kikiuda					316	274*)	42			
				Pozsony					170	129*)	41			
				Szeged					304	255*)	49			
				Temesvár-Gyárváros					326	283*)	43			
				Temesvár-Józsefváros					326	283*)	43			
				Budapest K.U.St.B.	Dresden-Elbkai				261	212	49			
				Györ					238	189	49			
				Nagy-Kikinda					357	315	42			
				Pozsouy					211	170	41			
				Szeged					345	296	49			
				Temesvár-Gyárváros					367	324	43			
				Temesvár-Józsefváros					367	324	43			

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigen sich vorstehende Frachtsätze für Kleie um 7 Pfennige pro 100 kg.

Die auf Basis dieses Zugeständnisses expedirten Sendungen werden in das sub Pos. 364, Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 8. Februar 1894 bedungene Minimalquantum eingerechnet.

573	Südbahn-Gesellschaft		Pitch-pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest S.B.	den im Ungarisch-Adriatischen Verbandtarife Theil II, Heft 2 vom 25. Mai 1891, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Entladung der Sendungen durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungar.-Adriatischer Verbandtarif, Theil II, Heft 2 für den Verkehr mit Triest vom 25. Mai 1891 sammt Nachträgen	Frachtsätze der Verband-Classe A	Frachtsätze der Verband-Classe B	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
574	Südbahn-Gesellschaft		Düngemittel der Pos. D—15 des Tarifes, Tb. I	a) Blumau b) Klagenfurt c) Villach S.B.	Ala loco Auer Avio loco Bozen-Gries Branzoll Brixen Calliano Franzensfeste Klausen Lavis Matarello Mori Neumarkt-Tramin Roveredo Salurn St. Michele Trento Waidbruck	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Heller ad a) / ad b) / ad c) 42 / 104 / 95 12 / 82 / 73 42 / 104 / 95 — / 78 / 69 — / 82 / 72 15 / 68 / 58 32 / 98 / 88 — / 66 / 56 12 / 72 / 62 — / 90 / 81 28 / 96 / 86 36 / 100 / 91 15 / 84 / 75 34 / 100 / 90 — / 86 / 77 — / 88 / 79 26 / 94 / 84 — / 72 / 62	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die sub fortl. Nr. 18 c des ab 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zum Localtarife (Tb. II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltene Begünstigung gleichzeitig republicirt und daher gegenstandslos
575	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Frachtgüter in Einzelsendungen	Brnck Graz S.B. Prevali	Sissek	Sendungen müssen als Regiegut der k. u. k. Bosnabahn mit directen Frachtbriefen an eine Dienststelle dieser Bahn adressirt sein oder von einer dieser Dienststellen zur Aufgabe gelangen. Bezüglich des Auf- bezw. Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Heller 286 242 252	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Frachtgüter in Wagenladungen, dann Locomotive, Tender und Eisenbahnfahrzeuge, verladen	Brnck Graz S.B. Prevali und vice versa		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				188 162 166 inclus. Steuer				
576	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Kupfer	Triest S.B.	Den im Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, vom 25. Mai 1891, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen sämmtlichen Budapester und Kőbanyaer Bahnhöfen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2, Verkehr mit Triest, giltig vom 25. Mai 1891, sammt Nachträgen	Frachtsätze der Verbandsclasse A	Frachtsätze des Verbands-Ausnahmetarifes XIX a	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verord.-Bl. Nr. 24 vom 1. März 1894 unter fortl. Nr. 533 publicirte Begünstigung gegenstandslos
577	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Für Zwecke des Transportes der Regiekohle der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen von Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal und Köflach nach Graz wird mit Giltigkeit vom 15. März 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden und wird die Ueberfuhrsgebühr von 50 kr. pro Wagen vom Köflacher Bahnhofe bis zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen,								Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	578	579	580	581
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn		
für Artikel	Möbel und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, in Kisten, Fässern oder Stroh, Matten und Leinwand verpackt	Jnto	Klinkerziegel	Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Erusdorf	Triest Südbahu und Fiume	Wien Nordbahn-Donaunferbabnhof transito (für Sendungen von Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik])	Jogsdorf
für die Transportstrecke nach	Cormons / Triest S. B. oder Fiume	Lajta-Ujfalu (Nenfeld)	Lundenburg	Odran / Hradisch K.F.N.B. transito (für Ungar.-Ostra)
bei Erfüllung nachstehender speicller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei a) Anfgabe in Qnantitäten unter 5000 kg Bei b) Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief Bei c) Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Bei Anfliefernng eines Minimalquantums von 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzablung für mindestens 10000 kg pro verwendetenWagen Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicbt, mindestens jedocb für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; die Sendnngen müssen zur Verwendnng beim Bane der Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Augnst 1894	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 mtr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen und Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht / Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Verscbieden	192 Heller	14·2 kr.	33·9 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 578 b) 434 c) 333 / a) 638 b) 534 c) 378 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Stener	188 Heller, bezw. incl. nngar. Steuer	11·4 kr.	32·8 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	4 Heller	2·8 kr.	1·1 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen anf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracbt werden müssen	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber nnd Empfänger lantende Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätignng darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Banten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	Anf die reclam. Firma als Anfgeberin lautende, von der Anfgabsstation beglanbigte Frachtbrief-Dnplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für die Transportstrecke: für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
582	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel	Bielitz	Zsolna	Sendungen müssen an die Kunstdünger- und Chemikalien-Fabrik „Hungaria“ in Zsolna adressirt und zum weiteren Ansbau derselben bestimmt sein. Bezahlung nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Ausladen der Sendungen ist durch die Partei zu bewerkstelligen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr, Theil II, Heft 3 vom 1. December 1893		18·9 kr.		Kartirt		
583	Südbahn-Gesellschaft	Baros-Pakraczer Bahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Cisleithanischen Stationen der Südbahn	Pakracz-Lipik	Sendungen müssen zu Neubauten im Jodbade Lipik bestimmt und an die Direction des Bades adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife mit der Beschränkung, dass mindest. ein Frachtsatz von 32 h per verwendeten Wagen und 1 km excl. Mgb. und ungar. Steuer zur Einhebung gelangt		Im Kartirungswege		

Berichtigung. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnnnge-Blatte Nr. 24 ex 1894, unter Position 527, muss es in der Rnbrik „Nachlass vom bestehenden Frachteatze“ rücksichtlich der Relation Brünn K.F.N.B.—Zöptau anstatt 6·— richtig „6·8 kr.“ lanten.

Druckfehler-Berichtigung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** In der in Nr. 23 vom 27. Februar l. J., unter fortl. Nr. 502, enthaltenen Publication soll der Stationsname „Littik“ richtig „Littitz“ lauten.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. nnd Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums, unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 9 vom 23. Januar 1894	239	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Namens der betheiligten Verwaltungen	Blende und Galmei (Zinkerze), Bleiglanz, unrein (Schwefelblei)	Frohnleiten S.B.	Antonienhütte Beuthen O. S. E. Bobrek Friedrichshütte Karolinegrube O./S. Kattowitz Königshütte O./S. Kunigundenweiche Laurahütte Morgenroth Rodszin Rnda Scharley Schoppinitz O. S. E. und R. O. U. E. Schwientochlowitz	Die Frachtbegünstigung tritt mit 30. April 1894 ausser Wirksamkeit

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 10. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Ban. Eisenbahn-Verwaltung nnd Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verbindung der projectirten Localbahn Tannwald-Neuwelt von der Station Wurzelsdorf, eventuell von einem anderen Punkte dieser Localbahn mit dem Markte Rochlitz, eventuell Ober-Rochlitz und Unter-Rochlitz, zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Starkenbach-Rochlitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Localbahn-Gesellschaft Reichenberg-Gablonz die mit dem Erlasse vom 12. November 1892, Z. 46.462 (Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 24. November 1892) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verbindung der projectirten Localbahn Tannwald-Neuwelt von der Station Wurzelsdorf, eventuell von einem anderen Punkte dieser Localbahn, mit dem Markte Rochlitz, eventuell Ober-Rochlitz und Unter-Rochlitz, zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Starkenbach-Rochlitz neuerlich auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Februar 1894. Z. 7130.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ferdinand Heiss, behördlich autorisirtem Civilgeometer in Unter-Gänserndorf, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Februar 1894. Z. 6987.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 27. Februar 1894, Z. 9.862, betreffend ein ungiltig gewordenes Certificat eines anspruchsberechtigten Unterofficiers.

Zum Behufe der Richtigstellung der im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere im Sinne des Artikels 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1873, R.-G.-Bl. Nr. 98, wird bekannt gegeben, dass das vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung am 12. April 1885 ausgefertigte Certificat Nr. 3248, zur Bewerbung um eine Beamtenstelle dem Besitzer desselben, dem ehemaligen Landwehr-Feldwebel Ernst Kanka, unbekannt wann und auf welche Art, abhanden gekommen ist, und dass dieses Certificat nach § 17, lit. c des citirten Gesetzes, seine Giltigkeit bereits verloren hat.

Wien, am 27. Februar 1894.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 4. März 1894, Z. II.456, betreffend eine Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Das Handelsministerium hat mit Note vom 16. Februar d. J. dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass von den im IV. Quartal des Jahres 1893 neu eröffneten österr. Eisenbahnstrecken die nachstehenden dem internationalen Eisenbahn-Transportdienste unterstellt werden, und zwar im Betriebe:

I. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
1. Localbahn Wodňan-Prachatitz.
2. Localbahn Strakonitz-Winterberg.
3. Localbahn Wels-Unterrohr.
4. Die auf österr. Gebiete gelegene Verbindungsstrecke zwischen den Stationen (Oesterr.-) Nowosielitza der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza und (Russisch-) Nowosielitza der Russischen Südwestbahnen.

II. der k. k. priv. Böhmischen Westbahn:
5. Strecke Stupno—Bras—Radnitz.

III. der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn:
6. Localbahn Častolowitz-Reichenau a/K.-Sollnitz.

IV. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:
7. die auf österr. Gebiete gelegene Theilstrecke der Linie von Sudoměřitz—Petrau nach Szakolcza (Skalitz) in Ungarn.

Endlich im Betriebe

V. der Russischen Südwestbahnen:
8. die Strecke von der russisch-österreichischen Grenze bis nach (Oesterr.-) Nowosielitza.

Diese letztbezeichnete Strecke ist in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, unter dem Titel

Oesterreich-Ungarn. I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder. B. III.

wie folgt eingetragen worden:

47. bei Nowosielitza bis Nowosielitza.

Bezüglich der übrigen neu angemeldeten Eisenbahnstrecken ist eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich, weil jene im Betriebe von Eisenbahnen stehen, welche dem internationalen Uebereinkommen bereits angehören (Liste der österr. Eisenbahnen A. Nr. 1, 5, 14, 15).

Das Centralamt hat diese Mittheilung mit Benachrichtigungsschreiben vom 27. Februar d. J. gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens zur Kenntniss der vertragschliessenden Staaten und der betheiligten Eisenbahnen gebracht, mit der Erinnerung, dass auch die Russischen Südwestbahnen dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstehen (Liste der russischen Eisenbahnen A. Nr. 34).

Wien, am 4. März 1894.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Schmerzengeld ist eine Vergütung sowohl für körperliche als auch für moralische Schmerzen. Zu letzteren kann auch die Sorge für die eigene Zukunft und für die Zukunft der Familie gerechnet werden (§§ 1325, 1336 a. b. G. B.)

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 13. December 1893, Z. 14.254).

Der Postofficial A. wurde auf seiner Dienstreise durch eine Ereignung im Bahnverkehre körperlich verletzt und machte gegen die betreffende Bahnunternehmung Schadenersatzansprüche innerhalb des durch das Gesetz vom 5. März 1869, Nr. 27 R.-G.-Bl., festgesetzten Umfanges geltend.

Beide Untergerichte haben die Verantwortlichkeit der Geklagten für die vom Kläger bei dem erwähnten Unfalle am 6. Juni 1890 erlittene Erschütterung des Central-Nervensystems festgestellt, weichen aber in der Bemessung des vom Kläger im Betrage von 15.000 fl. beanspruchten Schmerzengeldes dahin ab, dass, während der erste Richter im Hinblick auf das festgestellte schmerzvolle und langwierige Leiden des Klägers einen Betrag von 10.000 fl. für angemessen hält, das Oberlandesgericht diesen Betrag auf 3000 fl. in der Erwägung herabsetzt, dass das Schmerzengeld allerdings nicht blos eine Vergütung für körperliche, sondern auch für moralische Schmerzen ist, im vorliegenden Falle aber nur eine Bettlägerigkeit von mehreren Wochen und keine besonders grossen Schmerzen constatirt sind, und bei dem Umstande, als Kläger seinen Staatsdienst nicht verlor, auch kein besonders grosser Kummer verursacht worden ist, und dass das Schmerzengeld nicht als Strafbusse auferlegt oder als ein Versorgungsmittel zugesprochen werden kann.

Der Oberste Gerichtshof hat das erstrichterliche Urtheil in dem das Schmerzengeld von 10.000 fl. betreffenden Punkte wieder hergestellt, und zwar aus folgenden Gründen:

Der oberlandesgerichtlichen Motivirung kann umsoweniger beigepflichtet werden, als laut des am 25. Februar 1893 von den Sachverständigen abgegebenen Gutachtens zu dieser Zeit die Störung, welche Kläger seit 6. Juni 1890 in seiner Gesundheit erlitten hat, sowie die von diesem Tage datirende Beeinträchtigung seiner Erwerbs- und Berufsfähigkeit noch immer bestanden hat, ohne dass auch nur annäherungsweise hätte bestimmt werden können, ob überhaupt jemals, und wann, die vollständige Heilung des Klägers zu erwarten sei.

Dass diese langwierige, möglicherweise unheilbare Krankheit des Klägers mit körperlichen Schmerzen verbunden sei, folgt aus der Natur des constatirten Leidens, und mangelt es an genügenden Anhaltspunkten, um diese Schmerzen für minder intensiv bezeichnen zu können.

Jedenfalls wird die allfällige geringere Intensität der Schmerzen durch deren lange Dauer reichlich aufgewogen. Mit Recht hat die zweite Instanz angenommen, dass das Schmerzengeld eine Vergütung sei sowohl für körperliche als auch für moralische Schmerzen. — Wenn jedoch die zweite Instanz der Anschauung Ausdruck gibt, es sei dem Kläger ein besonders grosser Kummer nicht verursacht worden, so lässt sich diese Anschauung mit der Actenlage nicht in Einklang bringen. Die begründete Besorgniss, einem nicht zu behebenden Siechthume für immer zu verfallen, die Vernichtung aller berechtigten Hoffnungen auf eine Besserung der eigenen materiellen Existenz, die drückende Sorge für die eigene Zukunft und für die Zukunft der Familie, sind Seelenschmerzen, welchen nach der Lage des Falles eine ganz besondere Bedeutung nicht abgesprochen werden kann.

Dass Kläger aus dem Staatsdienste nicht entlassen wurde, ist nicht geeignet, die Annahme zu rechtfertigen, dass dem Kläger ein besonderer Kummer nicht verursacht wurde, zumal schon die Befürchtung, dass eine Entlassung aus dem Staatsdienste erfolgen konnte, hinreichenden Anlass zu einem besonderen Kummer zu bieten vermag.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 259. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. März befindet sich im Einlaufe eine Regierungsvorlage, in welcher weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

Von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister wird die zu Bern am 20. September 1893 zwischen den Vertragsstaaten vereinbarte Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr vom 14. October 1890, betreffend den Beitritt solcher Staaten, welche an dem Abschlusse des Uebereinkommens nicht theilgenommen haben, zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt.

Diese Regierungsvorlage wird dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zugewiesen.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

In der Sitzung vom 15. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt bin, noch im Voranschlage pro 1894 auch für die Hafenarbeiten in Vodice einen entsprechenden, die unumgänglich nothwendige Baggerung und den Schutzdammban vollständig sichernden Betrag einzustellen?

Ich beehre mich hierauf Folgendes zu erwidern:

Es ist mir bekannt, dass das Gemeindegebiet von Vodice sich durch Fruchtbarkeit auszeichnet, dass dessen Bevölkerung arbeitsam und wohlhabend ist; es wird auch nicht in Abrede gestellt, dass die Verbesserung des dortigen Hafens wünschenswerth erscheint, und hat sich die Seeverwaltung mit der Frage eingehend beschäftigt.

Bei Vodice handelt es sich in erster Linie um eine Baggerung des Hafens.

Hierüber liegt ein Project vor, doch war es mit Rücksicht auf die erforderliche, relativ bedeutende Auslage nicht möglich, diese Arbeit in das Baggerprogramm der letzten Jahre aufzunehmen, was übrigens für eine ganze Reihe anderer Häfen von nicht geringerer Bedeutung als Vodice gilt, in denen auch Baggerungen als nothwendig sich darstellen. Alle diese Baggerungen werden durchführbar sein, wenn das Baggerwesen, wie beabsichtigt, mit 1. Jänner 1895 in die eigene Regie übergegangen sein wird, und ist bereits Vorsorge getroffen, dass die Baggerung in Vodice sodann möglichst bald in Angriff genommen werde.

Eine noch kostspieligere Arbeit ist die gewünschte Herstellung eines Schutzdammes, um den Hafen von Vodice gegen den Seegang sicherzustellen.

Wenn eingehende Studien auf Grund genauer Localerhebungen zeigen sollten, dass mit einem verhältnissmässig kurzen Schutzdamme der Zweck erreicht werden könnte, so wird es sich doch um einen mit bedeutenden Kosten verbundenen Bau handeln.

Es wurde daher vorläufig die Verfassung eines Vorprojectes angeordnet, um auf Grund desselben zu entscheiden, ob und inwiefern mit Hinblick auf den Kostenpunkt und die commercielle Bedeutung des Hafens von Vodice die Herstellung des verlangten Schutzdammes in näheren Betracht gezogen werden könne.

Auf die von der Gemeinde zugesicherte Beitragsleistung zu den Kosten des Schutzdammes durch unentgeltliche Beistellung von 1000 Kubikmeter Steinmaterial und Ausführung einer Anschüttung an der Wurzel des Dammes bis auf eine Tiefe von einem Meter würde bei der seinerzeitigen Verfassung des Detailprojectes Rücksicht genommen werden.

Wenn es bei der dargestellten Sachlage daher wohl nicht möglich erscheint, in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1894 für die gedachten Arbeiten einen Kostenbetrag einzustellen, so wird doch sowohl die ehethunliche Ausführung der erforderlichen Baggerarbeiten, als auch die Frage der Herstellung des Schutzdammes sorgfältig im Auge behalten.

Die Abgeordneten Franz Richter und Genossen richten eine Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen misslicher Ausnützung der Bestimmungen über den Veredlungsverkehr seitens der ungarischen Mühlen-Industriellen.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 1. März berichtet Abg. Dr. Hallwich bei Titel 6 (General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen) über die Thätigkeit dieser Behörde im Jahre 1893 und über deren Arbeitsprogramm für das Jahr 1894, mit besonderer Rücksicht auf die selbstständige Vornahme von Trassirungsarbeiten und Projectsaufstellungen; er stellt den Antrag, in Anbetracht des nachgewiesenen Bedürfnisses den eingestellten Betrag für „Hilfsorgane der General-Inspection“ von 120.000 fl. auf 140.000 fl. zu erhöhen, sonach das Erforderniss der General-Inspection der österr. Eisenbahnen mit 414.540 fl. festzustellen.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand: Es kann dem Handelsministerium nur sehr angenehm sein, wenn der Referent auf die sehr wichtigen Aufgaben hinweist, welche bei diesem Titel in Bezug anf die technischen Arbeiten und Projectaufstellungen für 1894 in Aussicht genommen sind. Ich möchte dabei von vornherein betonen, dass das Trassirungs-Programm der General-Inspection sehr lückenhaft ist und nur die wichtigsten Arbeiten hervorhebt. Ich bin im Gegensatze zu der Motivirung, womit der im Staatsvoranschlage vorkommende, um 20.000 fl. herabgeminderte Ansatz begründet wurde, der Ansicht, dass die Bahnverbindung Landeck—Meran auch studirt werden muss. Das Handelsministerium hat nicht nur die Aufgabe, die vorgelegten Pläne zu revidiren, sondern auch selbstständig zu studiren und für die planmässige Ausgestaltung des Bahnnetzes im Sinne der gleichmässigen Einbeziehung der verschiedenen Landestheile vorzusorgen. Zu diesen Zukunftslinien gehört auch die vorhin erwähnte Bahn, welche einen wichtigen Theil Tirols durchzieht.

Die Aufgaben, die dem noch vor meinem Amtsantritte entworfenen Budget zu Grunde liegen, waren geringer, als wir sie uns heute stellen. Dadurch, dass die Aufgabe der Localbahnen in den einzelnen Ländern nach Anregung der Regierung nun so aufgefasst wird, dass die Localbahn-Action in grossem Style durchgeführt werden kann, tritt für die Regierung die Nothwendigkeit ein, eine Organisation zu schaffen, die sich speciell mit dem Localbahnwesen zu befassen haben wird. Dieselbe ist derart zu treffen, dass die Durchführung der die Localbahnbauten und den Localbahnbetrieb betreffenden Agenden beschleunigt wird. Zugleich muss der Ausbau der Localbahnen derart in's Auge gefasst werden, dass er möglichst billig ist; denn auch die Länder dürfen an den Localbahnen keine Verluste haben. Die Verbilligung ist daher ein Hauptgesichtspunkt.

Andererseits wird es nothwendig sein, dass die Regierung die Länder in der Durchführung ihrer Projecte thatsächlich unterstützt, und zwar in der Weise, dass die Bildung von

Landes-Eisenbahnämtern gefördert und ein fortwährender Contact zwischen den Landesverwaltungen und dem Handelsministerium gepflogen wird. Diese Wechselbeziehung und Unterstützung, die den Ländern zu Theil werden soll, macht es selbstverständlich, dass eine Erhöhung der in Verhandlung stehenden Budgetpost nothwendig wird. Eventuell würde zu diesem Zwecke ein Nachtragscredit anzusprechen sein, was aber wegen der damit verbundenen Förmlichkeiten minder erwünscht wäre als die heantragte Erhöhung der fraglichen Ziffer.

Der Herr Minister erklärt sich bereit, etwaige Anfragen über die von ihm entwickelten principiellen Gesichtspunkte in Bezug auf die Förderung des Localbahnwesens zu heantworten.

Abg. Lupul bespricht in eingehender Weise die Nothwendigkeit der Ausgestaltung des Localbahnnetzes in der Bukowina durch Aushau der Linien Hliboka—Sereth, Luzan an den Dniester-Fluss, Nepolokoutz—Wiznitz und im oberen Suczawa-Thale und richtet an die Regierung die Frage, ob sie geneigt sei, schon im Laufe dieses Jahres den Ausbau dieser Linien oder wenigstens der zwei erstgenannten in Angriff zu nehmen.

Abg. Dr. Menger erklärt, dass er für eine Erhöhung bei dieser Post stimmen werde. Die Trassirung der Linien Barzdorf—Jauernig, Freudenthal—Engelsberg—Klein-Mohrau, Benisch—Freudenthal und Benisch—Kriegsdorf, endlich dieses Flügels nach Weidenau sei dringend wünschenswerth, und der Landtag habe für diese Linien seine materielle Unterstützung in Aussicht gestellt.

Abg. Dr. Herold ersucht die Regierung, vor Allem ihre ganz allgemeinen Pläne über die Förderung des Localeisenbahnwesens und womöglich über die einzelnen zu unterstützenden Projecte vorzulegen und sich hierüber zu äussern. Weiter stellt er die Frage, ob die Regierung geneigt ist, die Gesetze über die Unterstützungen derjenigen Bahnen, denen heuer im böhmischen Landtage Subventionen zugesichert wurden, noch in der Frühjahrssession dem Abgeordnetenhause vorzulegen. Redner spricht sich für die Erhöhung der Budgetpost für die General-Inspection aus, damit diese in der Lage wäre, allen dieshezüglichen Anforderungen nachzukommen, muss aber dagegen dringend darauf bestehen, dass die General-Iuspection sich im Verkehre mit den Parteien der Amtsprache dieser bediene.

Abg. Freiherr von Schwegel weist im Hinblicke auf die von der General-Inspection geplanten Studien der verschiedenen im gesammtstaatlichen Interesse gelegenen Projecte einer Verbindung mit Görz darauf hin, dass neben den für 1894 in Aussicht genommenen Linien dieser Art auch die Linie Klagenfurt über Jauerburg durch die Wochein nach St. Lucia und Görz in das Programm dieser Studien aufgenommen werde.

Abg. Dr. Graf Piniński betont, durch Annahme der Localeisenbahn-Gesetze habe der galizische Landtag die Action auf dem Gehiete des Localhahnwesens angehahnt. Mehrere Localbahnprojecte seien in Vorhereitung, und in der nächsten Landtagssession werde vermuthlich der Landtag Suhventionen für mehrere Eisenbahnlinien gewähren. Ohne finanzielle Unterstützung seitens des Staates sei aher an die Durchführung der Projecte nicht zu denken. Redner ersucht demnach im Vorhinein um wohlwollende Unterstützung des Baues derjenigen Localbahnlinien, die der Landtag als die nothwendigsten bezeichnen wird.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand weist zunächst auf den grossen Umfang hin, welchen die Bestrehungen hinsicbtlich des Localhahnwesens genommen haben, wesshalh es für die Regierung kaum möglich ist, jede einzelne der in Anregung gebrachten Linien nach ihrer wahren Bedeutung für die localen Interessen zu würdigen. Schon aus diesem Grunde erschien eine gewisse Decentralisation des Localbahnwesens in der Weise nothwendig, dass die Länder mitarbeiten, um die Grundlagen festzustellen und diejenigen Projecte zu bezeichnen, welche tbatsächlich die wichtigsten sind. Auf diesen Grundlagen wird es dann möglich sein, bei der Entscheidung hinsichtlich der Betheiligung des Staates an den bezüglichen Projecten gleichmässig und unparteiisch vorzugehen. Einzelne Landesvertretungen haben diesen Gedanken kräftig und hereitwillig aufgenommen, und es haben nach dem Vorbilde Steiermarks inshesondere Galizien und Böhmen entsprechende Landesgesetze geschaffen; andere Länder dagegen hahen vorläufig nur ihre Landesausschüsse mit der Einleitung der hezüglichen Vorbereitungen betraut.

Der Grundgedanke dieser Action ist, dass die Localbahnen den Staat und auch die Länder nicht belasten, vielmehr so hillig gebaut und betrieben werden sollen, dass das aufzunehmende Capital nahezu vollständig seine Verzinsung findet, während für etwaige Abgänge an dem Erfordernisse für die Capitals-Verzinsung die Local-Interessenten, welche den Bau der betreffenden Localbahn angestrebt haben, aufzukommen hätten. Diesen Principe folgend, hat der höbmische Landtag in jüngster Zeit sehr wichtige Beschlüsse über die Förderung des Localbahnwesens gefasst, und beabsichtigt die Regierung, in Uebereinstimmung mit diesen Beschlüssen, ehestens einen Gesetzentwurf einzuhringen, welcher die Mitwirkung des Staates bei der Sicherstellung der fraglichen Localbahnen zum Gegenstande hat. Ehenso ist auch hinsichtlich mehrerer Localhahnlinien in Steiermark die Vorlage eines analogen Gesetzentwurfes für die nächste Zeit in Aussicht genommen. In Galizien ist die betreffende Landesaction noch nicht so weit gediehen, um eine ähnliche Stellungnahme der Regierung zu ermöglichen.

Was speciell die Localbahnlinien in der Bukowina anlangt, so würde die Sicherstellung derselben wesentlich erleichtert werden, wenn ein mit der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn vereinhartes finanzielles Uebereinkommen die Zustimmung des Finanzministeriums und die legislative Genehmigung finden würde.

Von seinem Standpunkte könnte der Minister nur wünschen, dass alle angestrehten Bahnen auf einmal ausgebaut werden könnten; allein dies sei einerseits aus finanziellen Rücksichten, andererseits deshalb nicbt möglich, weil die erforderlichen Vorbereitungen in einzelnen Ländern noch nicht so weit durchgeführt seien. Keinesfalls könne aber der Staat für alle angestrebten Localhahnen seine Mittel oder seinen Credit zur Verfügung stellen, vielmebr wäre es zunächst Sache der autonomen Körperschatten, zu studiren, wie die gewünscbten Bahnen auf die heste und hilligste Weise zu Stande gebracht werden können.

In dieser Hinsicht kommt vor Allem das System der Schmalspur in Betracht, welches nicht nur eine erhebliche Herabminderung der Baukosten, sondern auch einen bedeutend billigeren Betrieh ermöglicht. Die gegen dieses System im Publicum vielfach auftretenden Vorurtheile werden schliesslich wohl überwunden werden müssen. Der Herr Minister ist überzeugt, dass dies der Weg ist, um den grössten Theil der in Anregung gehrachten Localbahnen zur Durchführung zu hringen. Für den Staat hleihen dahei immer noch die grossen verkehrspolitischen Fragen hezüglich der Haupthahnen vorhehalten. Hinsichtlich der Localbahnen jedoch kanu der Staat nur unterstützend wirken, indem er z. B. die erforderlichen technischen Kräfte zur Verfügung stellt u. dgl. Selbstverständlich können jedoch nicht für alle gewünschten Bahnlinien die Projectsstudien vom Staate selhst vorgenommen werden, vielmehr werden auch in dieser Richtung die Landesverwaltungen eingreifen müssen, damit dann die Regierung um so leichter und schneller ihre Mitwirkung eintreten lassen kann. Was das neue Localbahngesetz anhelangt, sei der bezügliche Entwurf in Ausarbeitung begriffen, und die Regierung hoffe, denselben noch in dieser Session des Reichsrathes einbringen zu können.

Ohmann Dr. Russ erklärt, er beschränke sich auf den Wunsch, dass der Entwurf des neuen Localbahngesetzes noch vor dem Sommer dem Abgeordnetenhause vorgelegt werde.

Abg. Dr. Kaizl ist mit der Auffassung der politischen Seite der Localeisenbahn-Frage, wie sie der Herr Minister entwickelte, insoweit einverstanden, als die im Zuge befindliche Action ein Durchbrechen des hisherigen Centralismus bedeute. Eine Folge hievon müsse es sein, dass nun die Feststellung des Localeisenbahnnetzes nicht von Wien aus für die einzelnen Kronländer, sondern von diesen selbstständig erfolgen werde. Mit der Befürwortung der scbmalspurigen Bahnen seitens des Herrn Ministers ist er vollständig einverstanden, doch vermisst er eine Darstellung des Finanzprogramms der Regierung, hetreffend die Localeisenhahnen. Endlich befürwortet Redner aufs Neue die Errichtung einer Eisenbahnstation an der Nordwestbahn in Carolinenthal hei Prag.

Abg. Šuklje acceptirt im Wesentlichen die Grundzüge, welche der Herr Handelsminister in Bezug auf die Förderung des Localhahnwesens entwickelt habe. Redner hilligt die Decentralisation des Localbahnwesens und die Heranziehung der Länder zu dieser Action.

Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek gibt Aufklärungen über die Frage der Errichtung einer Haltestelle an der österreichischen Nordwesthahn in Carolinenthal und hespricht sodann die vom Abg. Dr. Herold angeregte Sprachenfrage hei der General-Inspection in dem Sinne, dass bei der Zutheilung des Personals dieser Behörde an die einzelneu Inspectorate, wie auch bei der Entsendung zu commissionellen

Amtshandlungen auf die erforderlichen Sprachkenntnisse behufs der namentlich im letzteren Falle wichtigen unmittelbaren Verständigung mit den Interessenten stets gehörig Bedacht genommen werde.

Titel 6 wird mit der vom Referenten beantragten Erhöhung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Carlsbad - Neudek - Johanngeorgenstadt. (Trassengenehmigung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 21. bis 23. Juni 1892 durchgeführten commissionellen Trassenrevission in Betreff des generellen Projectes für eine unter streckenweiser Mitbenützung der bestehenden Localbahn Chodau - Neudek auszuführende Bahnverbindung von Carlsbad über Neuroblau, Neudek, Baeringen und Platten zur Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt hat das k. k. Handelsministerium die von dem Actionscomité für das obige Bahnproject beantragte Trassenführung der genannten Bahnlinie im Sinne der Commissionsanträge genehmigt. Hiebei wurde angeordnet, dass in das obige Project eine zunächst in provisorischer Weise auszuführende und späterhin zu einem Centralbahnhofe der in Carlsbad neueinmündenden Eisenbahnen auszugestaltende Stationsanlage in Donitz nebst einer eventuellen Verbindungslinie von dieser Station zu dem bestehenden Bahnhofe Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn einzubeziehen sein wird.

[H.-M.-Z. 45.504 ex 1892.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Verstärkung der Eisenconstructionen in beiden Geleisen der Sulmbrücke.) Die für Verstärkung der Eisenconstructionen in den beiden Geleisen der Sulmbrücke in km 250·333 der Linie Wien—Triest vorgelegten Projecte wurden zur Ausführung genehmigt. [19. Februar, Z. 6198.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Legung einer Wasserleitung auf Bahngrund.) Das Project hinsichtlich der Ausführung einer Zweigwasserleitung auf Bahngrund in km 342·760 durch die Stadtgemeinde Brunnek wurde genehmigt. [28. Jänner, Z. 1751.]

— (Linie Kufstein—Ala: Ablenkgeleise in Grasstein.) In der Station Grasstein wird ein Ablenkgeleise aus dem Steinbruchgeleise hergestellt. [12. Februar, Z. 68.828 ex 1893.]

Graz - Köflacher Eisenbahn. (Absperrschranken der Tregistthaler Industriebahn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. December 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Wiederaufstellung der Absperrschranken in km 0·295 der Tregistthaler Industriebahn die Bewilligung ertheilt. [12. Februar, Z. 3328.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Periodische Untersuchung und zulässige Belastung der Tender.) Auf der Buschtěhrader Eisenbahn sind mit 1. Februar für die periodische Untersuchung und die Belastung der Tender neue Vorschriften in Kraft getreten, denen folgende Bestimmungen entnommen wurden:

1. Die vorgeschriebene Betriebsdauer von einer Revision zur anderen beträgt für die Tender Nr. 11—31, 33—71 und 74 bis 94 bei Schnell- und Personenzügen 7, bei gemischten, Last- und Arbeitszügen 8, beim Stationsdienste 9 Monate, für die Tender Nr. 1—7 bei den gemischten, Last- und Arbeitszügen, sowie beim Stationsdienste 12 Monate und für die Tender Nr. 32, 72, 73 und 101—150 bei Schnell- und Personenzügen 7, bei den gemischten Last- und Arbeitszügen 9 Monate. Wenn ein Tender bei Zügen verschiedener Gattung, eventuell auch beim Stationsdienste abwechselnd in Verwendung war, so hat die Bestimmung der fälligen Revision auf Grund der für jene Zugsgattung vorgeschriebenen Betriebsdauer zu erfolgen, welche bei den in Betracht kommenden Zugsgattungen die kürzeste ist.
2. Mit der Revision der Acbslager und Schmiervorrichtungen ist stets eine genaue Untersuchung der Achsen, Räder, Federn, dann der Bremse und der Kuppelungen zu verbinden.
3. Wenn aus Ursache einer wahrgenommenen Unzukömmlichkeit, eines eingetretenen Defectes oder der vorzeitigen Abnützung eines wichtigen Tenderbestandtheiles die Revision, bezw. Instandsetzung eines Tenders früher als vorgeschrieben stattfinden müsste, wie beispielsweise bei Eintritt eines nothwendigen Räder- oder Lagerwechsels, so ist die nächstfolgende Revisionsperiode von dem Zeitpunkte dieser Untersuchung an zu rechneu.
4. Die vorgeschriebene Betriebsdauer hat für jede Tenderachse separat Geltung, derart, dass die Lager einer Achse erst dann zu untersuchen sind, wenn dieselbe während der normirten Betriebsdauer in Verwendung war. Ausnahmen hievon sind nur gelegentlich des Wechsels von Räderpaaren und Lagern, ferner noch dann zulässig, wenn mehr als die Hälfte der sämmtlichen Lager heissgelaufen wären und in jedem dieser drei Fälle die restlichen Lager bereits während zwei Dritttheilen der normirten Betriebsdauer in Benützung waren.
5. Wäre ein Tender längere Zeit nicht im Betriebe gewesen, so hat die Untersuchung der Lager vor Inbetriebsetzung desselben bereits dann einzutreten, wenn der Tender länger als die Hälfte der vorgeschriebenen Betriebsdauer ausser Verwendung stand; doch wird es in jedem Falle genügen, die eventuell unbrauchbar gewordenen Saugdochte und die Schmierpolster, ferner die Lagerwolle zu ersetzen.
6. Tender, bei welchen eine Auswechslung der Räder oder der Lagerfutter stattzufinden bat, oder bei welchen letztere regulirt worden sind, dürfen nicht unmittelbar darauf dem regelmässigen Persouenzugsdienste überwiesen werden, sondern erst nach erfolgtem Einlaufen der Lager beim Lastzugs- oder Stationsdienste, eventuell nach stattgefundener anstandsloser Probefahrt.
7. Behufs Vermeidung des Heisslaufens der Tenderlager in Folge Ueberlastung der Tender dürfen die zweiachsigen Tender, ferner die Tender Nr. 1—7 mit nicht mehr als 45 Metercentnern, die übrigen Tender mit nicht mehr als 65 Metercentnern Kohle beladen werden. [G.-I.-Z. 2828.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Sicherungsanlage in der Station Nestomitz [Zuckerfabrik].) Die in der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) hergestellte centrale Weichen- und Signalstell- sowie Sicherungsanlage hat den Zweck, die auf den beiden Hauptgeleisen verkehrenden Züge gegen die auf den Stationsnebengeleisen stattfindenden Verschiebungen nach und aus der Zuckerraffinerie, sowie gegen Verschiebungen von den Zügen auf die Stationsnebengeleise und umgekehrt zu sichern. Diese Sicherungsanlage erstreckt sich auf die Abzweigungen der Stationsnebengeleise aus den beiden Hauptgeleisen, das ist auf die in den letzteren liegenden Weichen, und umfasst zwei Einfahrtssemaphore, drei Rangirsignale und zwei in einem Stationsnebengeleise befindliche Geleiseriegel. Der Centralapparat besteht aus einem Stellwerke mit dem zugehörigen Verschlussmechanismus. Das Stellwerk entbält zwei Hebel zum Stellen der Einfahrtssemaphore, drei Hebel zum Stellen der Rangirsignale, zwei Hebel zum Stellen der Weichen uud zwei Hebel zum Festhalten (Verschliessen) der Geleiseriegel im Stationsnebengeleise. Oberhalb des Stellwerkes befindet sich der Verschlussmechanismus, welcher aus einer Anzahl mit den Stellhebeln in entsprechender Abhängigkeit befindlicher Verschlusslamellen besteht, so dass einem Zuge mittelst des Einfahrtssemaphors die Erlaubniss zur Ein- oder Durchfahrt nur dann gegeben werden kann, wenn die beiden in den Hauptgeleisen liegenden Weichen in die Gerade gestellt und in dieser Stellung verschlossen sind, und wenn die Geleiseriegel gelegt und verriegelt, sowie die beiden Rangirsignale die Fahrt von den Stationsnebengeleisen auf die Hauptgeleise verbieten, bezw. auf „Verbot der Rangirung“ gestellt sind. Das dritte Rangirsignal deckt die auf den Stationsnebengeleisen stattfindenden Verschiebungen der Züge gegen Rangirbewegungen auf den Fabriksgeleisen. Bei den Rangirsignalen ist für den Signalbegriff „Verbot der Rangirung“ bei Dunkelheit blaues Licht angewendet.

[G.-I.-Z. 25.077 ex 1893.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 16. Februar, Z. 6872, die seinerzeit mit Erlass vom 23. November 1892, Z. 79.131, dem Reichstagsabgeordneten k. u. k. Kämmerer Bernhard Orményi und bereits früher der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilt gewesene aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1888)

a) für eine von der Station Versecz der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Endstation der Linie Nagy—Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen abzweigende über Vlajkovecz, Retisova, Ulma, Nikolincze, Károlyfalva, Alibunár, Petrovoselo, eventuell Réva-Ujfalu, Mramorak und die Gemarkung der Gemeinde Déliblat bis zur Endstation Pancsova der neu eröffneten Linie Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) führende,

b) eine von der zukünftigen Station Petrovoselo, eventuell von Rev-Ujfalu, abzweigende und die Linie a) in der Station Franzfeld mit der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Auszeichnungen.) Seine Majestät hat den Sectionsräthen des kgl. ungar. Handelsministeriums Gustav Landau und Peter Szalay, Titel und Charakter von Ministerialräthen, sowie den technischen Räthen des kgl. ungar. Handelsministeriums Johann Fábián und Béla Gonda, Titel und Charakter von Sectionsräthen taxfrei zu verleihen geruht.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auszeichnung des Director-Stellvertreters Johann Marx.) Seine Majestät hat dem Director-Stellvertreter der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Betriebsleiter Johann Marx in Anerkennung langjähriger und ersprieslicher Dienstleistung den Orden der Eisernen Krone III. Classe taxfrei zu verleihen geruht.

— (Massregeln zur Hintanhaltung der Ueberfüllung von Viehtransport-Waggons.) Um fernerhin, insbesondere zu wärmeren Jahreszeiten, es hintanzuhalten, dass die zum Viehtransport benützten Wagen vielfach überfüllt werden, was häufig das Fallen der Thiere zur Folge hat, hat die Direction der königlich Ungarischen Staatsbahnen in Folge dessen ihre Organe angewiesen, streng darauf zu achten, dass nicht mehr als die bestimmte Zahl von Thieren aufgeladen werden, da bei neuerlichen Klagen die schuldtragenden Organe bestraft werden.

Bau der Budapester Donaubrücke am Eskütér. (Constructions-Princip.) Der kgl. ungarische Handelsminister legt, im Interesse der unbehindert zu erhaltenden Schiffahrt, ein besonderes Gewicht darauf, dass die neu zu erbauende Brücke am Eskütér (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1894) womöglich nur mit Einem Hauptbogen von 312·8 m Lichtweite construirt werde. Sollte keines der eingereichten Concurrenz-Projecte dieser Intention in der Weise entsprechen, dass ausser den technischen Anforderungen auch die ästhetischen Ansprüche vollauf befriedigt, oder dass die mit $2^1/_2$ Millionen Gulden präliminirten Baukosten ohne bedeutende Ueberschreitung eingehalten würden, dann ist die Brücke mit drei Oeffnungen zu projectiren.

An den beiden Brückenenden sind je 20 m weite Quai-Ueberbrückungen vorzusehen.

Die Constructions-Unterkante muss in dem mittleren, 100 m langen Theile der Brücke in einer Höhe von 14·5 m, an den Ufern in einer Höhe von 9 m über dem Nullwasser der Donau liegen. Die mit den beiderseitigen je 3 m breiten Trottoirs 16 m breite Fahrbahn kann ein Neigungsverhältniss von höchstens 25 pro Mille erhalten.

Die localen Stromverhältnisse, insbesondere mit Rücksicht auf die Lage und Stellung der circa nur 400 m oberhalb gelegenen Kettenbrücke, lassen es jedoch als wünschenswerth erscheinen, dass die Brücke mit einer Oeffnung hergestellt werde; denn während die Kettenbrücke eine Lichtweite von 362 m hat, würde die Schwurplatzbrücke mit drei Oeffnungen höchstens circa 304 m Lichtweite erhalten können. Das Strombett würde also, bei Vorhandensein von zwei Mittelpfeilern, an einer Stelle, an welcher dasselbe im ganzen Gebiete der Hauptstadt am meisten eingeengt ist, eine weitere Einengung von circa 9 m erhalten.

An und für sich sind 9 m allerdings nicht viel; bei Beachtung des Umstandes aber, dass die Brücke mit drei Oeffnungen gegen die Kettenbrücke, die ja auch keinen Ueberfluss an Durchflussweite hat, eine circa 58 m kleinere Lichtweite haben würde, und dies an einer Stelle, wo der felsigen Beschaffenheit der Flusssohle wegen eine durch den Strom selbst zu bewirkende Vertiefung des Bettes ausgeschlossen ist, gewinnt eine weitere Verengung des Stromes an dieser Stelle mit nur 9 m eine eminente Bedeutung, welche in ihren Consequenzen nicht unterschätzt bleiben sollte.

Dass der lebhaften Schiffahrt durch den Einbau zweier Mittelpfeiler an einer engen Stelle des Stromes manche Schwierigkeiten erwachsen dürften, ist wohl selbstverständlich, und dürfte dieser Umstand in absehbarer Zeit bei Zunahme des Schiffsverkehrs in nachtheiliger Weise fühlbar werden.

Was die Möglichkeit der Ueberbrückung mit einer Oeffnung von 312·8 m Lichtweite anbelangt, wird diese durch folgende Brückenbauten erwiesen, u. zw.: die nordamerikanischen Drahtbrücken über den Ohio bei Cincinnati mit 322·2 m Stützweite; über den East River zwischen New-York und Brooklyn mit 518·16 m Stützweite, und über den Hudson River in New-York, welche 1000 m Stützweite erhalten soll; sowie durch die in jüngstvergangener Zeit in Schottland bei Edinburgh über den Firth of Forth erbaute Brücke mit 521·2 m Stützweite. Allerdings haben diese Brücken nicht eine, sondern mehrere Oeffnungen, doch die Schwurplatzbrücke hat ja ausser der Stromöffnung beiderseits auch noch Quaiöffnungen, welche eventuell als Seitenöffnungen der Strombrücke gelten können.

In einem von einem bewährten Fachmanne im Brückenbau mit Rücksicht auf die vom Minister gestellten Concurrenzbedingungen bereits ausgearbeitetem und den localen Ufer- und Strombettverhältnissen angepasstem Projecte ist die Möglichkeit nachgewiesen, die zu erbauende Brücke, ohne wesentliche Ueberschreitung des präliminirten Kostenbetrages von 2,500.000 fl., mit nur Einem Hauptbogen herzustellen, und zwar mit versteifter Tragwand und Gelenken sowohl auf den Pilonen wie im Scheitel. Das System ist statisch bestimmt, unabhängig von den durch einseitige Belastung und Temperaturdifferenzen erzeugten schädlichen Spannungen, kann daher rationell construirt und in seinen Theilen öconomisch vortheilhaft dimensionirt werden. Eine Brücke nach diesem System befriedigt mit ihrer, in richtigen Verhältnissen gewählten Form die ästhetischen Ansprüche, hindert nicht die freie Aussicht und kann ohne in den Strom gebaute Gerüste montirt werden, wie es der Minister, im Interesse der Schiffahrt während des Baues, speciell wünscht.

Dem Projecte zufolge wird die gegebene Lichtweite von 312·8 m, welcher eine Stützweite von 318·8 m entspricht, mit auf den Pilonen beweglich auf Charnierbolzen aufgehängten Trägern überspannt, deren Obergurt aus einem parabolischen, im Scheitel mit einem Gelenk versehenen, sonst steifen Bogen von 22·8 m Pfeil, und deren Untergurt aus einer flachen Parabel von 6·4 m Pfeil besteht, welch letztere in ihren Fusspunkten eine Höhenlage von 9 m, in den Abscissen von 50 m, ab Scheitel aber eine solche von 14·5 m über Nullwasser der Donau hat. Zwischen den Gurten ist ein zweitheiliges weitmaschiges Netzwerk eingesetzt.

Die beiderseitigen 20 m weiten Unterfahrten (Quai-Ueberbrückungen) haben Träger, deren Obergurt — eine einhüftige Parabel bildend — auf den Pilonen an den mit den Trägern der Hauptöffnung gemeinschaftlichen Charnierbolzen aufgehängt, und hinter den Widerlagern, diese tangirend, verankert ist. Der Untergurt dieser Träger bildet eine, zur verticalen Axe der Oeffnung symmetrisch gelegene Parabel von 1·4 m Pfeil. Zwischen den Gurten ist ein einfaches, aus verticalen und rechts steigenden Diagonalen bestehendes Gitterwerk eingesetzt.

Die 10 m breite Fahrbahn, von Quer- und Längsträgern getragen, ist an Verticalen, welche in den Knotenpunkten der Hauptträger aufgesetzt sind, befestigt, hat eine hölzerne Brückentafel und eine Holzwürfel-Brückendecke. Ihr Neigungsverhältniss beträgt circa 20 pro Mille. Eine eiserne Brückentafel würde die ohnehin grosse permanente Last wesentlich vermehren.

Die beiderseitigen, ausserhalb der Hauptträger im Niveau der Fahrbahn auf Consolen liegenden, je 3 m breiten Trottoirs haben einen einfachen Bohlenbelag auf eisernen Längsträgern.

Die im Maximum 6 m breiten Pilonen wären aus constructiven Rücksichten aus Eisen auszuführen, des architektonischen Schmuckes wegen mit einem Quadermauerwerk zu verkleiden und im Innern — ohne die freie Bewegung der eingemauerten Constructionstheile zu hindern — mit Stampfbeton zu versehen.

Es beträgt im Obergurte die Maximal-Zugspannung 11.708 t (bei der East-River-Brücke die Minimal-Kabelspannung 11.490 t); im Untergurte die Maximal-Zug- und Druckspannung 966 t; im Gitterwerk Maximal-Zugspannung 342 t, Maximal-Druckspannung 322 t.

Das Eisengewicht des Ueberbaues der Hauptöffnung, ohne Auflager, Pilonen und Geländer, kann auf Grund der statischen Berechnung mit ca. 9300 t angesetzt werden, wovon ca. 1339 t auf die Fahrbahn entfallen Das Eisengewicht beträgt demnach per Quadratmeter 1·82 t, per laufendes Meter 29·17 t.

Projectirte Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye—Stubnya-Fürdö. (Ausführungsbeschluss.) Die am 23. Februar abgehaltene General-Congregation des Turóczer Comitats-Municipiums hat den Beschluss gefasst, den je früheren Ausbau der projectirten Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893, Vorconcession Post 2) durch ausgiebige finan-

zielle Unterstützung zu fördern. Die projectirte Linie ist eine Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Tót-Megyer—Nyitra—Nagy-Bélicz und wird die Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit deren Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka verbinden. Diese, die Comitate Nyitra, Trencsén, Bars und Turócz theils tangirende, theils durchschneidende Linie wird als Parallellinie der Strecke Pozsony (Pressburg)—Trencsén—Zsolna zur Entlastung dieser Linie dienen und eine in verkehrspolitischer Rücksicht wichtige weitere Verbindung mit dem Karpathengebiete bedeuten. Die Kosten des Baues sind mit circa 1,500.000 fl. präliminirt.

Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 26. Februar fand unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Directionsrathes, Béla Polyák, und in Anwesenheit von neun Actionären mit 2130 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Internationalen Waggonleih - Actiengesellschaft" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1892) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1893 zur Verlesung, und zwar betrugen nach der vorgelegten Bilanz die Activa: Cassevorrath fl. 151·35, Betriebsmittel fl. 1,281.524·02, Hatvaner Depotplatz fl. 62.563·95, Reservebestandtheile fl. 13.050·88, Materialienvorräthe fl. 34.789·58, Effecten fl. 534.822·50, Hatvaner Werkstätte fl. 13.711 68, Debitoren: a) Bankinstitute fl. 177.328·30, b) diverse Debitoren fl. 16.316·90, Inventar abgeschrieben; Summe fl. 2,134.259·16. — Passiva: Capitalconto fl. 1,200.000, statutarische Reserve fl. 82,134.86, Actienzinsenconto fl. 356·90, nicht behobene Superdividende fl. 266, Fahrparks-Abschreibungsconto fl. 360.283·53 kr., Depotplatz-Abschreibungsconto fl. 27.563·95, Reserve für Erneuerung der Räder und Achsen fl. 55.496·90, Reparatursreserve fl. 25.000. Steuerreserve fl. 35.000, Dividendenreserve fl. 25.000, Anticipando eingenommene Wagenmiethe und Zinsen fl. 98.167·43, diverse Creditoren fl. 6204·64, Reingewinn fl. 218.784·95; Summe fl. 2,134.259·16. Dem vom leitenden Director Sigmund Hartenstein vorgelegten Rechenschaftsberichte zufolge hat die Gesellschaft an Wagenmiethen fl. 268.442·46, an Zinsen fl 18.264·86, zusammen fl. 286.707 vereinnahmt. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben per fl. 58.069·51, sowie der Abschreibung vom Fahrpark per fl. 23.248·89 und vom Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fond zur Erneuerung der Achsen und Räder per fl. 9635, zusammen fl. 90.953·40, verbleibt ein Reingewinn von fl. 195.753·92. Hievon wurden für den Reservefond fl. 6287·70 und an Tantièmen fl. 15.090·46 ausgeschieden, so dass mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages per fl. 70.179·65 ein Ueberschuss von fl. 244.555·42 verbleibt. Die Direction beantragt, fl. 154.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 22 per Actie zu verwenden, der Dividendenreserve fl. 25.000 zuzuweisen und fl. 65.555·42 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Stand des Fahrparkes blieb im vorigen Jahre unverändert, die Gesellschaft hat jedoch im Verein mit der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft je 500, zusammen 1000 neue zehntonnige Kohlenwagen angeschafft, welche die Gesellschaften im Vorhinein für die nächsten zehn Jahre in fixe Miethe gegeben haben. Rücksichtlich Befolgung gleichmässiger Geschäftsprincipien ist die Gesellschaft mit der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft und mit der Ersten Eisenbahnwagen-Leibgesellschaft in Wien auch für das laufende Jahr übereingekommen. Zum Schlusse wird noch mitgetheilt, dass es der Direction gelungen ist, die Ausnützung des Wagenparkes für längere Dauer derart zu sichern, dass eine erhöhte Prosperität des Unternehmens mit Beruhigung in Aussicht gestellt werden kann. — Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, bestimmte, dass die Dividende vom 1. März ab zur Auszahlung gelange, und ertheilte das Absolutorium, worauf die Wahlen in den Directions- und Aufsichtsrath erfolgten.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Eberswalde nach Neu-Strelitz.) Einem zu Ringenwalde, Kreis Templin, zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Eberswalde nach Neu-Strelitz bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wilhelmshöhe nach Fritzlar mit Abzweigung nach Wolfhagen.) Einem zu Altenbauna, Kreis Cassel, zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wilhelmshöhe über Naumburg nach Fritzlar mit Abzweigung von Naumburg nach Wolfhagen ertheilt worden.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 26. Februar wurden für Eisenbahnzwecke folgende Beträge bewilligt: Zur Vermehrung der Locomotiven und Tender 1,820.000 Mk., zur Erbauung von Heizhausständen für normalspurige Locomotiven 232.200 Mk., zur Vermehrung der Personen- und Güterwagen 2,426.300 Mk. und zur Ausrüstung der Personenzüge mit Luftdruckbremsen 250.700 Mk. Ferner hat die I. Kammer in ihrer Sitzung vom 26. Februar bewilligt: Zum Umbau und zur Erweiterung des Bahnhofes Hohenstein-Ernstthal als erste Rate 300.000 Mk., zur Erweiterung des Bahnhofes Werdau als erste Rate 150.000 Mk., zur Erbauung eines Dienstgebäudes für die Bauinspection Dresden-Friedrichstadt 53.000 Mk., zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn vom Bahnhofe Gera-Pforten nach Wolfsgefärth und Ausbau der Station Gera-Pforten als Nachtrag 765.000 Mk., zur Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von der Station Kohlmühle nach Hohnstein 1,048.000 Mk., einer schmalspurigen Eisenbahn von Mulda nach Sayda 1,631.000 Mk. und einer schmalspurigen Eisenbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal 1,530.700 Mk. Schliesslich wurde zur Herstellung der in das sächsische Staatsgebiet fallenden Strecken einer normalspurigen Eisenbahn von Rippach-Poserna nach Plagwitz einerseits und Makranstädt anderseits das Einverständniss erklärt und die Staatsregierung ermächtigt, dass sie zur Erbauung dieser Strecken und der dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlussgeleise der preussischen Staatsregierung die Expropriationsbefugniss ertheile.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 T. Gehalt ist am 3. Jänner mit 41 Passagieren und 939 Gewichtstonnen Ladung, sowie mit 12.000 Stück verschiedenem Holz nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 130 Colli Zucker, 3 Colli Schuhwaaren, 75 Colli Holzwaaren, 130 Colli Esswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 19 Colli Alkohol, 10 Colli Metallwaaren, 3000 Stück halbe Staffeln, 2000 Stück Staffeln; nach Jaffa 617 Colli Esswaaren, 20 Colli Metallwaaren, 12 Colli Glaswaaren, 91 Colli Papier; nach Beirut 35 Colli Papier, 27 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Metallwaaren, 29 Colli Farben, 34 Colli Holzwaaren, 9 Colli Mützen; nach Bagdad 4 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Zündhölzchen, 11 Colli Papier, 1 Collo Mützen; nach Bassorah 89 Colli Papier, 20 Colli Glaswaaren, 4 Colli Kurzwaaren; nach Suez 4 Colli Alkohol, 46 Colli Esswaaren; nach Gedda 632 Colli Zucker, 3 Colli Manufactnrwaaren; nach Suakim 9 Colli Porzellan; nach Aden 109 Colli Zucker, 6 Colli Glasperlen, 37 Colli Garne, 8 Colli Porzellan, 2 Colli Tabak; nach Zanzibar 28 Colli Zucker, 55 Colli Mehl, 9 Colli Glaswaaren, 23 Colli Manufacturen, 6 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 50 Colli Zündhölzchen; nach Massaua 50 Colli Bier, 50 Colli Zucker, 7 Colli Alkohol; nach Quilimane 5 Colli Baumwollwaaren; nach Bombay 1230 Colli Papier, 198 Colli Seife, 48 Colli Knöpfe, 47 Colli Kurzwaaren, 293 Colli Glasperlen. 97 Colli Glaswaaren, 120 Colli Metallwaaren, 12 Colli Mützen, 100 Colli Zucker, 72 Colli Lampen, 59 Colli Holzwaaren, 108 Colli Manufacturen, 17 Colli Schuhwaaren, 50 Colli Quecksilber, 27 Colli Wein, 214 Colli Banmwollwaaren, 2 Colli Spielkarten, 671 Colli Farben, 12 Colli Musikinstrumente, 9 Colli Esswaaren; nach Kurrachee 41 Colli Papier, 7 Colli Knöpfe, 5 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Metallwaaren; nach Colombo 5 Colli Baumwollwaaren, 51 Colli Esswaaren, 11 Colli Manufacturen; nach Rangoon 11 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Lampen, 29 Colli Metallwaaren, 13 Colli Manufactnren, 25 Colli Esswaaren; nach Tuticorin 14 Colli Metallwaaren; nach Madras 16 Colli Manufacturen, 3 Colli Lampen, 7 Colli Metallwaaren, 18 Colli Glasperlen; nach Calcutta 7 Colli Holzwaaren, 53 Colli Metallwaaren, 104 Colli Banmwollwaaren, 16 Colli Mannfacturen, 460 Colli Papier, 16 Colli Knöpfe, 201 Colli Glasperlen, 14 Colli Garne, 8 Colli Knrzwaaren; nach Penang 43 Colli Papier, 13 Colli Baumwoll-

waaren; nach Singapore 35 Colli Glasperlen, 6 Colli Mützen, 13 Colli Papier, 6 Colli Baumwollwaaren, 36 Colli Manufacturen; nach Batavia 9 Colli Manufacturen; nach Padang 12 Colli Glasperlen; nach Socrabaya 17 Colli Glasperlen, 50 Colli Mehl; nach Ternate 32 Colli Glasperlen; nach Samarang 10 Colli Papier; nach Hongkong 3 Colli Manufacturen, 10 Colli Metallwaaren; nach Manila 35 Colli Papier, 12 Colli Baumwollwaaren; nach Yokohama 2 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Esswaaren; nach Shanghai 49 Colli Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 655.691 fl. ö. W.

Trajectverkehr über die Donau zwischen Gombos und Erdöd. (Wiedereröffnung des Verkehres.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem das Eisrinnen auf der Donau den Verkehr nicht mehr bedroht, der am 22. Februar eingestellte Verkehr des zwischen Gombos und Erdöd die Züge der Staatsbahnlinie Nagyvárad—Eszék—Villany übersetzenden Trajectes (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 25) mit 1. März wieder in Thätigkeit gesetzt wurde.

„Danubius", Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Actionäre des „Danubius", Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest, haben in einer Ende Jänner ad hoc einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung den Reichstags-Abgeordneten Ludwig von Tolnay zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1894. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Wien.) Die Liste enthält:

a) für Niederösterreich 104, entfallen sind 8, neu eingetragen 12;
b) für Oberösterreich 42, entfallen 1, neu eingetragen 2;
c) für Salzburg 45, entfallen 3, neu eingetragen 3;

somit im Ganzen 191, das ist um 5 mehr als im Vorjahre. [8. Februar, Z. 6186.]

— (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Brünn.) In der Liste sind 49 Personen verzeichnet, somit 1 weniger als im Vorjahre. Von diesen sind 24 Landwirthe, 14 Ingenieure, Geometer und Baumeister, 9 Forstmänner, 1 Fabriksdirector und 1 Bergmann. [12. Februar, Z. 6899.]

Verlosungen.

Am 31. December:

Lemberg-Belzec-Tomaszow. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 12. Februar:

Szamosthal-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 26. Februar:

Nagy-Karoly-Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 1. März:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 1. September) und II. Em. (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Eisenbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Emissionen.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Die Localbahn Wodňan-Prachatitz hat das Recht zur Ausgabe von vierpercentigen Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage per fl. 800.000 in 600 Appoints à fl. 1000 und 1000 Appoints à fl. 200, welche innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind. Für die Verzinsung und Tilgung derselben übernimmt der Staat die Garantie in der Weise, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird. Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von fl. 37.859 und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von fl. 8994 festgesetzt. Die Zinsen werden in nachhinein fälligen, halbjährigen Raten am 2. Jänner und am 1. Juli eines jeden Jahres, u. zw. bis 18. April 1922 ohne jeden Abzug bezahlt. Mit 18. April 1922 tritt die Verpflichtung zur Zahlung der Couponstempelgebühr ein. Die Verlosung findet alljährlich am 1. October bis einschliesslich 1966 statt. Die Rückzahlung der verlosten Obligationen erfolgt drei Monate nach der Verlosung. Das Actiencapital der Localbahn Wodňan-Prachatitz besteht aus 1000 Stammactien à fl. 200 und 500 Prioritätsactien à fl. 200. Für die vierpercentige Verzinsung nebst Tilgung dieses Prioritätsactiencapitals wird vom Staate auf ganz dieselbe Weise Garantie geleistet, wie für das Prioritätsanlehen per fl. 800.000.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Prioritäts-Obligationen. Die Besitzer der Prioritäts-Obligationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn werden verständigt, dass die neuen Couponsbogen zu den Obligationen ab 1. März 1894 bei der Liquidatur des Wiener Bankverein in Wien ausgefolgt werden.

Generalversammlungen.

15. März: Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
16. „ Wiener Locomotiv-Fabriks-Actiengesellschaft.
30. „ Ungarische Westbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Februar 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	7359·66	3097·51	763·84	9693·33
Roggen	2689·59	555·71	288·80	2956·50
Gerste	1204·63	201·27	714·20	691·70
Hafer	2848·59	200·83	236·71	2812·71
Mais	1845·24	962·14	1240·30	1567·08
Mehl	411·20	204·00	263·57	351·63
Wein	7114·46	517·81	404·63	7227·64
Verschiedenes	3854·45	1345·79	1613·03	3587·21
Zusammen	27327·82	7085·06	5525·08	28887·80
Versicherungswerth fl.	440.730·—	46.760·—	34.010·—	453.480·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	44	15	17	42
Versicherungswerth	230.000	95.900	101.070	224.830
Abgesondert übertragene Warrants, St.	4	—	—	4
Versicherungswerth	9.200	—	—	9.200
Lombardbetrag	4.490	—	—	4.490

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Februar 1894.)

Artikel	Lager am 1. Februar	Eingang	Ausgang	Lager am 28. Februar
	Metercentner			
Weizen	3307	706	605	3408
Roggen	340	—	37	303
Gerste	1550	598	372	1776
Hafer	23300	5077	7134	21243
Malz	347	828	614	561
Mais	797	304	644	457
Diverse	1411	2465	717	3159
Total	31052	9978	10123	30907

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1894				Februar 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	377.097	122.656	154.333	345.420	292.824	74.516	129.273	238.067
Darunter:								
Weizen	53.126	26.819	27.958	51.987	51.537	23.286	33.652	41.171
Roggen	72.959	6.561	16.942	62.578	24.534	8.389	9.824	23.099
Gerste	117.971	20.018	44.245	93.744	45.777	8.112	16.307	37.582
Hafer	52.905	32.613	30.590	54.928	37.962	1.674	19.746	19.890
Mais	4.219	14.418	14.233	4.404	48.647	10.993	19.025	40.615
Hirse	4.704	118	1.169	3.653	9.197	223	1.394	8.026
Bohnen	10.713	2.239	3.058	9.894	17.632	3.660	7.120	14.172
Erbsen	1.076	203	412	867	1.710	946	885	1.771
Malz	2.764	788	960	2.592	2.274	102	245	2.131
Raps	10.454	1.502	1.467	10.489	12.120	127	6.878	5.369
Hanfsamen	1.420	497	388	1.529	2.099	57	546	1.610
Wicken	1.460	1.756	1.779	1.437	2.142	919	812	2.249
Mehl	18.669	1.411	3.080	17.000	7.723	1.955	2.843	6.835
Kleie	4.004	2.632	3.273	3.363	5.828	2.967	3.691	5.104
	356.444	111.575	149.554	318.465	269.182	63.410	122.968	209.624
Spiritus	881	60	—	941	5.209	—	—	5.209
Zucker	2.271	6.406	51	8.626	1.454	2 104	480	3.078
Wein	3.895	619	472	4.042	4.483	5.490	2.097	7.876
Oele und Fette	904	394	319	979	1.201	510	323	1.388
Sonstige Waaren	12.702	3.602	3.937	12.367	11.295	3.002	3.405	10.892
Mittlere Tagesbewegung	12.043 Meter-Centner				8.860 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	3,688.950	1,145.920	1,229.660	3,605.210	2,740.530	679.510	1,060.060	2,359.980

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine Stück	123	28	37	114	90	19	44	65
Versicherungswerth fl.	662.000·—	162.500·—	199.100·—	625.400·—	543.940·—	193.650·—	429.980·—	307.610·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	18	1	4	15	22	5	12	15
Versicherungswerth fl.	90.800·—	9.900·—	15.500·—	85.200·—	153.650·—	27.600·—	103.350·—	77.900·—
Lombardbetrag fl.	56.275·—	5.000·—	10.400·—	50.875·—	89.369·38	16.450·—	59.626·83	46.192·55

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Februar 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	699·52	102·71	—	802·23	—	—	—	—
Roggen	431·25	—	—	431·25	—	—	—	—
Gerste	1.606·77	722·38	596·90	1.732·25	304·13	199·36	—	503·49
Hafer	704·29	—	99·18	605·11	—	—	—	—
Erbsen	934·02	574·76	505·15	1.003·63	102·68	340·49	204·18	238·99
Bohnen	881·31	314·63	138·34	1.057·60	16·55	64·79	—	81·34
Raps	419·40	61·61	121·44	359·57	—	—	—	—
Wicken und Hirse	262·36	231·36	180·40	313·32	296·42	—	98·80	197·62
Haide und Mais	326·07	—	127·82	198·25	—	—	—	—
Hanfsamen	198·04	—	99·73	98·31	—	—	—	—
Leindotter etc.	15·55	—	—	15·55	199·54	—	—	199·54
Diverse	26·36	176·83	67·51	135·68	—	100·96	100·96	—
Zusammen	6.504·94	2.184·28	1.936·47	6.752·75	919·32	705·60	403·94	1.220·98
Versicherungswerth fl.	49.193	18.635	16.213	51.615	7.510	6.370	4.200	9.680
Spiritus	837·62	292·15	182·77	947·—	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	14.211	2.950	1.125	16.036	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	14	4	2	16	2	—	—	2
Versicherungswerth. . fl.	9.400	2.950	1.600	10.750	2.750	—	—	2.750
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	10	5	1	14	1	1	—	2
Versicherungswertb. . fl.	6.000	4.000	800	9.200	1.950	800	—	2.750
Lombardbetrag . . . fl.	3.175	1.800	400	4.575	1.050	380	—	1.430
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	2	—	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	3.081	—	—	3.081	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	1	—	2	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	1.540	1.541	—	3.081	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	600	1.000	—	1.600	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Februar 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1163·36	511·05	280·58	1393 83	4·81	376·07	1·97	378·91
Roggen	2130·05	947·86	914·96	2162·95	392·86	100·17	—	493·03
Gerste	738·07	—	173 56	564·51	1157·77	399·69	861·88	695·58
Hafer	3325 66	1175·88	38·99	4462·55	4261·66	1208·34	756·56	4713·44
Erbsen	591·48	106·00	131·53	565·95	525·65	—	10·05	515·60
Bohnen	47·66	70·76	2·02	116·40	314·68	306·79	53·40	568·07
Raps	152·44	102·52	5·72	249·24	231·24	—	40·40	190·84
Wicken	98·35	135·61	201·01	32·95	100·76	730·48	458·20	373·04
Leindotter	302·26	—	—	302·26	—	—	—	—
Lupinen	584 96	100·97	—	685·93	—	—	—	—
Hanfsamen	18·82	—	—	18·82	—	—	—	—
Fisolen	237·49	128·84	10·00	356·33	300·87	—	—	300 87
Mais	221·86	—	21·02	200·84	—	—	—	—
Diverse	164·65	635·04	16 03	783·66	188·07	263·87	290·43	161·51
Zusammen . . .	9777·11	3914·53	1795·42	11896·22	7478·37	3385·41	2472·89	8390·89
Versicherungswerth ö.W. fl.	74.524	33.990	13.495	95.019	54.503	29.075	19.430	64.148
Spiritus	309.14	—	101·53	207·61	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	5.565	—	1.800	3.765	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	1	13	—	14	—	—	—	—
Versicherungswertb ö.W. fl.	1100	16020	—	17120	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	14	—	14	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	17120	—	17120	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	11510	—	11510	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 1.

In dem mit 1. Jänner 1894 in Kraft getretenen Tarif, Theil II, Heft 1, für den Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehr sind bei den auf Seite 9 und 10 enthaltenen Schnittsätzen B die für den Verkehr zwischen den Stationen Graz S. B. loco, Graz S. B. transit und Graz St. B. einerseits und Zala-Szt.-Iván trs. andererseits aufgenommenen Frachtsätze zu streichen, da diese in Folge der Anmerkung auf Seite 8 gegenstandslos sind.

Wien, im März 1894. [190]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Reexpedition von Pitch-pine (Pechkiefer-) Holztransporten in Rakek.

Für in Triest und Fiume behufs Einlagerung, Bearbeitung (durch Schneiden oder Behauen) und Sortirung nach Rakek zur Aufgabe kommende und ab Rakek nach Wien (Matzleinsdorf), nach Budapester und Köbanyaer Bahnhöfen oder nach Barcs zur Weiterbeförderung gelangende Pitch-pine (Pechkiefer-) Holztransporte finden unter gewissen Bedingungen bis auf Weiteres die jeweils bestehenden directen Frachtsätze ab Triest und Fiume nach Wien (Matzleinsdorf), den Budapester und Köbanyaer Bahnhöfen oder Barcs im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditions-Bedingungen liegen bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht auf.

Wien und Budapest, im März 1894. [191]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Galizien und Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1894 tarifirt der Artikel „Fuselöl" nach II, A, B.

Wien, am 8. März 1894. [192]

Berlin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. April 1894 tritt zum Berlin-Sächsischen Verbandstarife vom 1. März 1894 der Nachtrag I in Kraft, welcher bei den betheiligten Stationen Friedland i/B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Derselbe ist zum Preise von 0·08 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 3. März 1894. [193]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Ausserkraftsetzung des gemeinsamen Nachtrages, enthaltend den Ausnahmetarif für Futtermittel etc.

Mit 1. Juli 1894 tritt der im gemeinsamen Nachtrage vom 15. November 1893 für den Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverband eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel ausser Wirksamkeit.

Wien, am 3. März 1894. [194]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrkarten von Gross-Priesen nach Bensen, bezw. vice versa.

Am 25. März 1894 gelangen directe einfache Personenzugs-Fahrkarten für alle drei Wagenclassen von Gross-Priesen nach Bensen, bezw. vice versa zur Einführung.

Die Preise derselben betragen einschliesslich der Stempelgebühren:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
ö.W. fl.	1.06	0.71	0.36

Wien, am 5. März 1894. [195]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. März 1894 ist der Nachtrag XIII zum Heft 1 und der Nachtrag XII zum Heft 2 des Gütertarifes in Kraft getreten. Diese Nachträge enthalten Entfernungen, beziehungsweise Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Engelsdorf der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes für Düngemittel u. s. w., sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze u. s. w. und Kalk u. s. w. zu Düngezwecken. Durch erstbezeichneten Nachtrag werden überdies mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1894 an die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Bobelwitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin aufgehoben. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. (Ermässigung für Kalisalze und Kalk.) Am 1. März d. J. ist für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag XIX in Kraft getreten, welcher u. A. Ausnahmetarifsätze für Kalisalze und Kalk zum Düngen enthält. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Eröffnung des Umschlagdienstes.) Am 5. März d. J. ist der Verkehr auf den Wasserumschlagstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen in Breslau wieder eröffnet worden.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Erhöhung der Einschreibegebühr.) Die im Theil I, Abtheilung B, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Jänner 1893 auf Seite 236 im Nebengebührentarife der belgischen Bahnen unter Nr. 5 für Frachtgut angegebene Einschreibegebühr von 0·10 Frcs. wird vom 15. April 1894 ab auf 0·20 Frcs. erhöht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
584	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Montanbahn, in die Station Dombrau Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	L e t t o w i t z	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1895	**Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888**	49·7 kr.	46·1 kr.	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
585	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		10 Stück Locomotiven sammt Tendern, auf eigenen Rädern laufend, sowie dazu gehörige, separat auf Wagen verladene, definitive Achsen	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Wr.-Neustadt)	Granica transito (mit der Bestimmung für die Rjäzan-Uralsker Eisenbahn)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit für Granica (Iwangoroder Bahnhof) lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1894	100·4 kr.	83·4 kr.	18·0 kr.	Im Kartirungswege		
586	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Mauerziegel	Komotau	Teplitz	Einhaltung der für den Anenahmetarif VII giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	25 h	16 h	9 h	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895	
587	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Gaskohlen	Bozen-Gries, Station der Südbahn-Gesellschaft	1. Einhaltung der Bestimmungen des in der 9. Rubrik angeführten Tarifes 2. Die Sendungen müssen auf Grund der bestehenden Saarkohlen-Ansnahmetarife direct abgefertigt werden und an Gasfabriken adressirt sein	Vom 15. März 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Theil V, Heft Nr. 1 vom 1. Jänner 1894 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güter-Verkehr	Verschieden	Mark 1·76 1·77 1·75 1·77 1·75 1·77 1·77 1·76	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die gegenüber den ermässigten Sätzen bezahlte Mehrfracht wird von der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zurückbezahlt	Sendungen können in das für Innsbruck und Salzburg bedungene Minimalquantum von 400 Wagenladungen einbezogen werden. (Siehe Nr. 144 vom 19. December 1893 dieses Blattes)

Altenwald
Camphausen
Dechen
Dudweiler Grube
Heinitz
Kreuzgraben
Maybach
Sulzbach Grube
Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
588	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	G a r n e welche nicht in die Pos. G-3 u. 4 gehören | der Pos. G-4 | der Pos. G-3 laut Güter-Classification des Tarifes „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Falkenau a. d. Eger	Gross-Meseritsch oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen, b) in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	a) 280·2 kr.	a) 223·7 kr. b) 160·1 kr. c) 150·1 kr.	Im Kartirungswege	Anf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
589	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Střebichowic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. März 1894	19·7 kr.	18·7 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege		
590	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen: I / II / A	Falkenau a. d. E.	Fulnek (K.F.N.B.) oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	334·6 / 255·8 / 199·1		Im kartirungswege		
591	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cichorienwurzel, frische, gedörrte oder getrocknete	K a s s a	Časlau Königgrätz Předmeřitz Smiřitz	Für frische Cichorienwurzel: Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens Für gedörrte oder getrocknete Cichorienwurzel: Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	137 133 133 133		Im Kartirungswege		
592	B.N.B.		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für den Zubau der mechanischen Weberei in Zwickau i. B. bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Zwickau i. B. zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
593	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Regiegüter der k. u. k. Bosna-Bahn	**Auf sämmtlichen Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**			Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Eilgut-, resp. Frachtsätze laut Gebührentarif für Militärgüter (giltig ab 1. November 1892)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die k. und k. Bosna-Bahn als Aufgeberin, bezw. als Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1895	
594	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Poprád-Felka	Wien St.E.G. und k.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes		56		Im Kartirungswege		
595	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Ziegel der Pos. Z. 1 des Tarif-Theiles I	Olmütz-Hodolein Olmütz-Neugasse	Cellecbowitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	8·2 kr.	6·5 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		
596	**Südbahn-Gesellschaft**		Seife, nicht parfümirte: verpackt / unverpackt	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. c) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	a) 392 b) 350 c) 284 / a) 392 b) 350 c) 342 Heller, inclus. Manip.-Gebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze finden nur insolange Anwendung, als sich nicht die normale Frachtberechnung billiger stellt
			und vice versa											
597	**Südbahn-Gesellschaft**		Steine der Pos. S—57 und 59 des Tarifes, Theil I	Storé	Marburg	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Marburg bestimmt und an die Bauleitung desselben adressirt sein. Auf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
598	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Blei der Position B—20 Bleiabfälle der Pos. A—5 Bleiasche der Pos. B—21 des Tarifes, Theil I											

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 20. Februar d. J., sub Post 438, für die neben angeführten Artikel in der Relation Klagenfurt nach Triest S.B. und Fiume, sowie vice versa publicirte ermässigte Frachtsatz von 122 h pro 100 kg gelangt bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 unter den gleichen Bedingungen auch zwischen Klagenfurt und Triest-Freihafen Südbahn und k. k. Staatsbahn, Triest-Stadt k. k. Staatsbahn, sowie Triest-St. Andrea im Kartirungswege zur Anwendung.

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 25 vom 3. März l. J., sub Post 546, erschienenen Kundmachung soll es in der Rubrik „Bedingungen" vorletzte Zeile richtig heissen: **„Verordnungs-Blatt Nr. 22 ex 1894, Post 470".**

Tüchtige Eisenbahn-Tarif-Calculanten

sowohl für Stunden, als auch für den ganzen Tag, finden dauernde und einträgliche Beschäftigung.

Persönliche Vorstellung von 3—5 Uhr täglich bei Herrn **Dr. Alexander Pupovac, Wien,** IX., Alserstrasse Nr. 8, Thür Nr. 8. (408)

Farbiges
Carbolineum Krause

zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Specialfabriken
für
PUMPEN WAAGEN
aller Arten, für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik
zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris. Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser
PORTLAND-CEMENT
und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Finme.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Maschinenbau-Aktiengesellschaft
vormals
Breitfeld, Daněk & Co.
Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe
liefert
Maschinen und Apparate für Eisenbahn-Bedarf:

Centrale Signal- und Weichenstellungen,
Wasserstations-Einrichtungen,
Krahne mit hydraul., Dampf-, Hand- u. elektr. Betrieb.
Aufzüge und Waggonhubwerke, hydraulische,
Drehscheiben,
Schiebebühnen mit Hand-, mechanischem oder elektrischem Antrieb,
Nietanlagen, hydraulische, für Kessel- und Trägernietung etc.,
Dampf-Scheeren u. **Dampf-Schmiedepressen** etc. mit hydraulischer Uebersetzung. Patent Breuer-Schumacher in Kalk,
Dampfkessel, hydraulisch genietet,
Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction,
Beleuchtungswagen, elektrische, für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter: Herr **Hugo Faber,** Ingenieur,
Wien, IX/3, Garnisongasse Nr. 10.

Telephon. (399)

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
WIEN und **OFFENBACH** a/M.
Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (397)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Stahlschreibfedern eigener Erzeugung.

Federhalter jeder Art.

Carl Kuhn & Co.

Gegründet 1843

WIEN.

(403)

In allen Schreibrequisiten-Handlungen zu haben.

Nürnberger-Waaren.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien **mit intensiv schwarzer** Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (401)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-Fabrikation,**
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 686

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

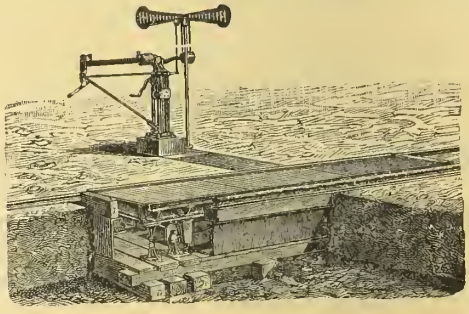
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: **BUDAPEST, Andrássystrasse I**

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechnng, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Man verlange stets ausdrücklich: **LIEBIG** Company's

Fleisch-Extract

Dient zur augenblicklichen Herstellung von Fleischbrühe und zur Verbesserung von Suppen, Gemüsen, Saucen und Fleischspeisen jeder Art.
Vortreffliches Stärkungsmittel für Kranke und Genesende.

Als Bürgschaft für die Echtheit und Güte achte man besonders auf den Namenszug des Erfinders J. Liebig **in blauer Schrift.**

(394)

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme

besondere (410)

Grassamen-Mischung

(stark und langbewurzelt)

per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren

WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.

WIEN

I., Wallfischgasse Nr. 8.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. Wien, 13. März 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Begründung zu dem Gesetzentwurfe, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

Die inneren Linien der Wiener Stadtbahn sind in dem laut Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programme der Wiener Verkehrsanlagen als „Localbahnen“ bezeichnet. — Gleichwohl aber kommt namentlich zweien dieser Linien — der Wienthal- und Donaucanallinie — schon deshalb, weil sie Verbindungen der in Wien einmündenden Hauptbahnen darstellen, eine Bedeutung zu, welche über den Begriff und Zweck rein localer Verkehrsmittel hinausreicht und sich in dem Maasse steigert, als die fraglichen Bahnlinien — wie es das Programm theilweise in Aussicht nimmt — mit den benachbarten Hauptbahnen in directen Schienenanschluss gebracht und zur Herüberleitung von Zügen der Hauptbahnen benützt werden.

Die Einbeziehung der inneren Stadtbahnlinien in den Bereich der aus öffentlichen Mitteln durch die Commission für Verkehrsanlagen in Wien auszuführenden Schienenwege wurde schon bei den der Feststellung des Programms vorausgegangenen Berathungen von den Vertretern der Gemeinde Wien und des Landes Niederösterreich angeregt, und ist der gleiche Wunsch bei der Beschlussfassung über das Programm im Wege von Resolutionen der Vertretungskörper, wie auch seither bei den Verhandlungen der Commission wiederholt zum Ausdrucke gelangt. Dementsprechend ist der eventuelle Eintritt dieser Ausführungsweise der inneren Stadtbahnlinien gleichwie in das Programm (Punkt VIII und IX), so auch in den organischen Aufbau der legislativen und finanziellen Grundlagen des Werkes eingefügt worden, indem der niederösterr. Landtag zufolge des Landesgesetzes vom 18. Juli 1892, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 42, und der Wiener Gemeinderath zufolge seiner Beschlüsse vom 27. Jänner und 8. Juli 1892 bereits die hiezu erforderlichen Beitragsleistungen votirt haben und im Artikel II, lit. b des Reichsgesetzes die Betheiligung des Staates an der Ausführung der gedachten Bahnlinien, wenn für dieselben nicht die Concession an eine Privatunternehmung ertheilt werden sollte, ausdrücklich unter Festsetzung des Ausmasses dieser Betheiligung mit 85 pCt. vorgesehen erscheint. Weiters wurde im Artikel III desselben Gesetzes die Regierung zum Abschlusse eines auch diese Beitragsleistung zusichernden Uebereinkommens mit den beiden anderen Curien und der Commission für Verkehrsanlagen ermächtigt, und ist dieser Ermächtigung gemäss der Abschluss des Uebereinkommens vom 13. April 1893 unter Festsetzung des obigen Beitragsverhältnisses für die Localbahnen im Artikel V thatsächlich erfolgt. Nach Artikel IV, Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juni 1892, ist endlich für den vorhin erwähnten Fall eine Erhöhung des Maximalbetrages der Anlehenssumme, deren Verzinsung und Tilgung vom Staate auf Grund der vorerwähnten Ermächtigung zugesichert werden kann, im Wege der Gesetzgebung vorbehalten.

Entgegen den Erwartungen, welche in erster Reihe die Concessionirung der Localbahnlinien an eine geeignete leistungsfähige Privatunternehmung in Aussicht nehmen liessen, ist der gegentheilige, in den citirten Gesetzesbestimmungen als zweite Alternative vorgesehene Fall nunmehr wirklich eingetreten. Die durch geraume Zeit, zuletzt unter Mitwirkung eines hiesigen Bankinstitutes fortgesetzten Unterhandlungen mit der concessionswerbenden Gesellschaft haben nämlich zu dem Ergebnisse geführt, dass dieselbe, nachdem sie angesichts der im Sommer 1893 ungünstiger gestalteten Verhältnisse des Geldmarktes mit dem laut des einverständlich festgestellten Concessionsentwurfes bedungenen Cautionserlage im Rückstande blieb, nur dann in der Lage gewesen wäre, die Beschaffung des für die Ausführung des Unternehmens, welches zunächst auf die Wienthal- und Donaucanallinie beschränkt werden sollte, erforderlichen Capitals zu bewirken, wenn ihr das mit dem Betriebe dieser beiden Linien verbundene Risico durch pachtweise Uebernahme derselben in den Staatsbetrieb abgenommen und auf die betriebführende Staats-

verwaltung überwälzt würde. — Nachdem hiedurch der mittelst der Concessionirung angestrebte Zweck, die Commission für Verkehrsanlagen, bezw. die dieselbe bildenden öffentlichen Körperschaften von der mit dem Baue und Betriebe der inneren Stadtbahnlinien verbundenen materiellen Verantwortlichkeit zu entlasten, nicht erreicht worden wäre, vielmehr nach Massgabe der angestellten eingehenden Berechnungen und Vergleichungen das Verhältniss der Betriebsführung für den Staat sich finanziell ungünstiger gestaltet hätte, als bei Ausführung der Linien durch die Commission, so konnte die Realisirung der ersteren durch das Privatcapital nicht mehr in Aussicht genommen werden.

Die hiedurch actuell gewordene Frage, wie sich im Falle der Ausführung der beiden vom Verkehrsstandpunkte wichtigeren Stadtbahnlinien, d. i. der Wienthal- und Donaucanallinie, auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen bei einheitlicher Betriebsführung des gesammten Stadtbahnnetzes durch die Staatseisenbahn-Verwaltung einerseits die Baukosten, andererseits die voraussichtlichen Erträgnisse gestalten würden, hat zugleich mit der Klarstellung der zu letzterem Zwecke etwa erforderlichen Aenderungen des Bauprogramms den Gegenstand eingehender fachlicher Erhebungen gebildet, mit deren Durchführung die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen betraut wurde. Hiebei wurde auf die innere Ringlinie nicht weiter Bedacht genommen, weil dieselbe für den allgemeinen Verkehr von geringerer Bedeutung ist und sich ihren technischen Verhältnissen gemäss vorzugsweise für den elektrischen Betrieb eignen würde. Sie fällt mithin ausserhalb des Rahmens des geschlossenen, einheitlich zu betreibenden Stadtbahnnetzes und kann zunächst ganz wohl, eventuell in Verbindung mit den elektrisch zu betreibenden Radiallinien des Programms, der Ausführung im Wege der Privatunternehmung überlassen bleiben, in welcher Hinsicht bekanntlich verschiedene Bewerber bemüht sind, Projecte elektrischer Stadtbahnlinien der Realisirung entgegenzuführen.

Das Ergebniss der in einem umfangreichen Operate der General-Direction der Staatsbahnen niedergelegten fachlichen Studien und Erhebungen lässt sich im Wesentlichen in folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Es wurde ermittelt, dass der Ausbau der Wienthal- und Donaucanallinie in der Weise, dass auf dieselben die Fahrbetriebsmittel der anschliessenden Hauptbahnstrecken und sohin die ganzen Localzüge der Staatsbahnen vorbehaltlich gewisser Aenderungen an den Locomotiv-Rauchfängen übergehen können, ohne Ueberschreitung der in Gemässheit des Programms nach der ersten Regierungsvorlage für obige Localbahnlinien präliminirten Kostensummen zu bewerkstelligen sei.

2. Gegenüber der im Programme an erster Stelle vorgeschlagenen Abschwenkung der Wienthallinie vom Gumpendorfer Schlachthause zur Gürtelstrasse und längs derselben parallel mit der Gürtellinie zum Westbahnhofe wurde es als zweckmässiger erkannt, erstere Linie im Wienthale aufwärts unter Einbeziehung der umzubauenden Dampftramwaystrecke Gaudenzdorf—Hietzing bis Hütteldorf zu führen und dort in die Kaiserin Elisabeth-Bahn einmünden zu lassen, wogegen der Paralleltract in der Gürtelstrasse wegzufallen hätte.

3. Als wesentliche Vorbedingung für einen den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung entsprechenden und die Rentabilität der Anlage möglichst sichernden Betrieb wurde der directe Uebergang der Züge von Hütteldorf durch das Wienthal auf die Gürtellinie und umgekehrt bezeichnet. Zu diesem Zwecke wurde vorgeschlagen, den jetzt der zweiten Bauperiode nach Ende 1897 vorbehaltenen Bau der zwischen dem Westbahnhofe und der Gumpendorfer Linie gelegenen Theilstrecke der Gürtellinie schon jetzt auszuführen, und diese letztere durch eine Verbindungscurve zwischen der Station Gumpendorfer Linie und der Stiegerbrücke mit der Wienthallinie in der Richtung gegen Hütteldorf in directen Geleiseanschluss zu setzen. Da hiedurch die im Programme vorgesehene schwierige und kostspielige Verbindung der Gürtellinie mit dem Westbahnhofe, resp. der Station Penzing entbehrlich wird, könnte der hiefür präliminirte, in der gesetzlich bewilligten Maximalsumme von 41,000.000 fl. bereits enthaltene Kostenbetrag per 3,000.000 fl., mit welchem für die anticipirte Theilstrecke der Gürtellinie nebst Verbindungscurve das Auslangen zu finden ist, zu diesem Zwecke verwendet werden. Hiebei würde noch der Vortheil erreicht, dass die Kosten des für die zweite Bauperiode verbleibenden Restes der Strecke Westbahnhof—resp. sodann Gumpendorfer Linie—Matzleinsdorf sich um den mit rund 1,220.000 fl. veranschlagten Kostenbetrag der anticipirten Theilstrecke verringern.

4. Zum Zwecke der Fortsetzung der Wienthallinie vom Hauptzollamte bis zum Praterstern wurde die Benützung der bestehenden Strecke der Wiener Verbindungsbahn ins Auge gefasst, jedoch auf die Nothwendigkeit hingewiesen, diese Bahnstrecke behufs Bewältigung des zu dem dermaligen Verkehre derselben hinzutretenden dichten Stadtbahnverkehres mit einem dritten Geleise zu versehen.

5. Anlangend die Frage der Baukosten war die General-Direction bei deren Beantwortung in dem Falle, die Annahmen der vorliegenden Trassenrevisionsoperate mit Berücksichtigung der durch den erweiterten Verkehrszweck der neuen Linien bedingten Anforderungen auf Grund selbstständiger Ermittlungen mehrfachen Richtigstellungen zu unterziehen, und wurde schliesslich bei einer im Handelsministerium einvernehmlich durchgeführten Revision die endgiltige Feststellung des Kostenvoranschlages in der Weise vorgenommen, dass derselbe unter mässiger Herabminderung einiger Kosten, bei welchen Ersparnisse in Aussicht zu nehmen sind, dem Gesichtspunkte strengster Sparsamkeit angepasst, hiebei aber nicht unter jene Grenze herabgegangen wurde, innerhalb welcher die Fachorgane der General-Direction die Zulänglichkeit der Ansätze mit voller Ueberzeugung verbürgen.

Auf die Kostenziffern selbst übergehend, sind vorerst die Annahmen in Erinnerung zu bringen, welche in dieser Hinsicht dem Programme und der ersten Regierungsvorlage, sowie dem über dieselbe erstatteten Berichte des Budgetausschusses vom 21. April 1892 (ZZ. 375 und 418 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des hohen Abgeordnetenhauses, XI. Session 1892) zugrunde liegen.

In dem Programme, sowie in der dem Motivenberichte beigegebenen Tabelle (Seite 29 der Regierungsvorlage) sind die approximativen Effectivkosten ohne Intercalarzinsen und Geldbeschaffung, wie folgt angegeben:

Für die Wienthallinie	9,360.000 fl.
für die Donaucanallinie	7,900.000 „
zusammen . . .	17,260.000 fl.
hiezu allgemeine Auslagen und Unvorhergesehenes circa 10 pCt.	1,700.000 fl.
Summe der effectiven Baukosten . .	18,960.000 fl.

In der dem Ausschussberichte beigegebenen Tabelle B (Seite 26) sind die Gesammtkosten der in der ersten Bauperiode auszuführenden Localbahnen (inclusive innere Ringlinie) ohne Intercalarzinsen mit 22,660.000 fl. und zuzüglich der Post „Unvorhergesehenes" per 2,240.000 fl. mit 24,900.000 fl. beziffert, wovon für die innere Ringlinie 5,940.000 fl. in Abzug kommen, so dass die reine Kostenziffer für die Wienthal- und Donaucanallinie wie oben 18,960.000 fl. beträgt.

Diese Summe, in welcher die Kosten des Fahrparkes mit enthalten sind, erhöht sich durch Zuschlag 6perc. Intercalarzinsen auf den Betrag von **20,097.600** fl.

Nach der schliesslichen Aufstellung der General-Direction sind die Kosten, wie folgt, zu berechnen:

Effective Baukosten **ohne** Intercalarzinsen.	
Wienthallinie (Hütteldorf—Hauptzollamt) .	9,500.000 fl.
Donaucanallinie (Tiefbahn)	6,900.000 „
Drittes Geleise zwischen Hauptzollamt und Praterstern	825.000 „
zusammen **reine Baukosten**	17,225.000 fl.
Hiezu 6 pCt. Intercalarzinsen . . .	1,033.000 „
Kosten des anzuschaffenden Fahrparkes	1,500.000 „
im Ganzen . . .	**19,758.000** fl.

Die nach den Ermittlungen der Generaldirection erforderliche Kostensumme bleibt also hinter den Ansätzen des genehmigten Programmes noch um einen Betrag von 339.600 fl. zurück, und bietet somit die durchgeführte eingehende Erhebung der Fachbehörde volle Gewähr dafür, dass die durch das Programm für die Ausführung dieses Theiles des Gesammtwerkes gesteckten finanziellen Grenzen trotz der nunmehr in Betracht zu ziehenden besseren Ausstattung streng eingehalten werden.

Wie hier sofort beizufügen ist, wurde bei den im Gegenstande gepflogenen Verhandlungen darauf Bedacht genommen, die Bedingungen für die eventuelle Abtretung der Dampftramwaystrecke Gaudenzdorf—Hietzing vollständig klarzustellen, und erscheint diese Abtretung unter präcisen, gegen den concessionsmässigen Einlösungspreis namhaft herabgeminderten Bedingungen (Bezahlung einer Annuität von 22.000 fl. auf Concessionsdauer, Vergütung des Nutzentganges während der Bauzeit mit mässigen Pauschalbeträgen etc.) in einer die Interessen des neuen Unternehmens sorgsam wahrenden Präliminarabmachung, welche dem von der Verkehrscommission abzuschliessenden Einlösungsvertrage zu Grunde zu legen sein wird, bindend sichergestellt.

6. Einen Hauptgegenstand der fachlichen Studien der Generaldirection bildete die Frage nach der voraussichtlichen Rentabilität der neuen Linien.

In dieser Hinsicht wurde auf Grund der durch die Concurrenzberechtigung der neuen Verbindungen bezüglich der Hinüberleitung des Frachtenverkehres gegebenen Verhältnisse und mit Benützung der durch den Personenverkehr der anschliessenden Localstrecken des Staatsbahnnetzes gebotenen Anhaltspunkte eine schätzungsweise Ermittlung der zu erwartenden Frequenz durchgeführt und gegenüber den hiernach zu erhoffenden Bruttoeinnahmen eine auf genauer Analyse der einzelnen Ausgabsposten und der zur Bewältigung des Verkehres erforderlichen Leistungen beruhende approximative Betriebsrechnung aufgestellt. Ohne hier in das Detail dieser Berechnungen einzugehen, welche für beide Alternativanschlüsse der Wienthalbahn (Hütteldorf und Westbahnhof—Penzing) durchgeführt wurden und die unbedingte Ueberlegenheit des ersteren erkennen liessen, erscheint nach dem Ergebnisse der angestellten Studien die Erwartung begründet, dass die Wienthal- und Donaucanallinie das in denselben zu investirende Capital bei normaler Entwicklung des Verkehres schon in naher Zukunft voll verzinsen werden. Durch die in Punkt 3 besprochene Combination des früheren Ausbaues der anzuschliessenden Theilstrecke der Gürtellinie wird zugleich diese letztere schon am Schlusse der ersten Bauperiode durch den hinüberzuleitenden Verkehr mit der Wienthalbahn befruchtet und in ihrer Ertragsfähigkeit wesentlich verbessert.

Nachdem die hiedurch erwachsenden Kosten — wie bereits oben erwähnt — in dem durch die Auflassung der Anschlussverbindung der Gürtellinie längs dem Westbahnhofe bis Penzing zu erzielenden Ersparnisse ihre Bedeckung finden, wird die besprochene Fortsetzung und Verbesserung der Gürtellinie erreicht, ohne dass zu diesem Zwecke eine Erhöhung der bereits im Artikel IV des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, bewilligten Maximalsumme von 41,000.000 fl. angesprochen zu werden braucht.

Innerhalb dieser Maximalsumme und **ohne Ueberschreitung** derselben wird demnach nicht nur für die in der ersten Bauperiode herzustellenden Bauten, und zwar mit einer wesentlich verbesserten Anschlussverbindung, das Auslangen gefunden, sondern zugleich ein namhaftes Stück des nach dem Programm der zweiten Bauperiode vorbehaltenen Theiles der Gürtellinie schon jetzt zur Ausführung gebracht und dadurch die zweite Bauperiode um den Kostenbetrag von 1,220.000 Gulden entlastet, welcher von dem seinerzeit anzusprechenden Geldbedarfe in Abzug kommt.

Im Ganzen betrachtet, lässt die unter den obigen Modalitäten stattfindende Uebernahme der Ausführung der beiden inneren Stadtbahnlinien durch die Commission für Verkehrsanlagen für den Staat keinen finanziellen Nachtheil besorgen, sondern vielmehr eine Verbesserung seiner Lage hinsichtlich der seinerzeit eintretenden Capitalsverzinsung mit Sicherheit erwarten. Augenscheinlich aber verdient diese Lösung der Frage des Ausbaues der gedachten Bahnlinien, welche insbesondere bezüglich der Wienthallinie durch den Zusammenhang der Bauarbeiten für die Bahn mit jenen für die Wienflussregulirung behufs der programmgemässen Inangriffnahme und Vollendung dieser letzteren unerlässlich und schon sehr dringend ist, den Vorzug vor der Sicherstellung im Wege der Concessionirung mit Pachtbetrieb des Staates, wobei dieser für die gesammte Capitalslast allein aufzukommen hätte, während im Wege der Verkehrscommission Land und Gemeinde mit zusammen 15 Procent an obiger Last participiren und den Staat nur 85 Procent derselben treffen.

Angesichts der im Vorstehenden kurz zusammengefassten Ergebnisse der durchgeführten Studien und Verhandlungen ist die Regierung zu dem Entschlusse gelangt, die Ausführung der mehrerwähnten Stadtbahnlinien, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend, durch die Commission für Verkehrsanlagen in Wien ins Auge zu fassen, und wurden derselben sohin die entsprechenden Anträge gestellt, welche den in der Vollversammlung der Commission vom 16. Jänner 1894 mit Stimmeneinhelligkeit der

Curien gefassten, dem Gesetzentwurfe beigedruckten Beschluss zur Folge hatten.

Seither haben schon sowohl der Wiener Gemeinderath in seiner Sitzung vom 26. Jänner 1894, als auch der niederösterreichische Landtag in seiner Sitzung vom 14. Februar 1894 über den daselbst eingebrachten Gesetzentwurf zustimmende Beschlüsse gefasst, deren Wortlaut aus den Beilagen I und II ersichtlich ist. Es erübrigt demnach zur Perfection der beschlossenen Programmänderung nur noch die Einholung der verfassungsmässigen Zustimmung des hohen Reichsrathes, welche einerseits zur Erhöhung der Maximalsumme des auf den Stant entfallenden Antheils an dem Anlehen, anderseits aus dem Grunde erforderlich ist, weil die Anticipation des Ausbaues der Theilstrecke der Gürtellinie aus der zweiten in die erste Bauperiode und die Regelung des Beitragsverhältnisses bei derselben zu jenen Gegenständen gehören, welche nach Artikel IV des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, der Gesetzgebung vorbehalten sind. Der gegenwärtige Gesetzentwurf hat zum Zwecke, diese Zustimmung zu erwirken.

Nach Artikel I desselben soll — mit dem bereits beschlossenen Landesgesetze übereinstimmend — der von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien am 16. Jänner d. J. gefasste Beschluss wegen Ausbau der Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn genehmigt und damit der hiedurch bedingten theilweisen Aenderung des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der gedachten Verkehrsanlagen Seitens des Staates zugestimmt werden.

Insoweit dieser Beschluss Gegenstände betrifft, deren Regelung nach Artikel IV des obigen Gesetzes der Gesetzgebung vorbehalten ist, wie namentlich die Anticipation der Theilstrecke Westbahnhof—Gumpendorf der Gürtellinie und die Festsetzung der Maximalbeträge, sowie des Antheiles der Beitragsleistung des Staates zu den Kosten dieser Strecke und der Localbahnen, wird hiedurch zugleich die diesfalls erforderliche gesetzliche Genehmigung ertheilt.

Weiters wird im Artikel I am Schlusse die gleichfalls der Gesetzgebung vorbehaltene Erhöhung des im Artikel IV des obigen Gesetzes festgesetzten Maximalbetrages der den Staat betreffenden Anlehenssumme von 41,000.000 fl. um die der Betheiligungsquote des Staates an den auszuführenden Localbahnlinien mit 85 Procent entsprechende Ziffer von 17,680.000 fl. ausgesprochen. Dieser Ziffer liegt der in Punkt 5 entwickelte Baukostenvoranschlag mit 19,758.000 fl. zu Grunde, aus welchem durch Zuschlag von 5 Procent für Geldbeschaffung der Nominalbetrag des Anlehens mit rund 20,800.000 fl. und hievon der 85procentige Antheil des Staates berechnet wurde.

Nach Artikel II soll die Stempel- und Gebührenfreiheit, welche der genannten Commission bisher nur hinsichtlich der von ihr selbst, beziehungsweise von den dieselbe vertretenden bauführenden Behörden und Organen errichteten Urkunden, Verträge und Eingaben zustand, auf die von den anderen Contrahenten (Bauunternehmer, Lieferanten, Grundverkäufer) ausgefertigten Urkunden, Verträge und Eingaben ausgedehnt werden, welche zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Verkehrsanlagen bestimmt sind. Hiebei wurde eine möglichst allgemeine Fassung der Bestimmung gewählt, wie sie in dieser Beziehung für Staatseisenbahnbauten in Geltung steht.

Diese Begünstigung soll auch auf jene Urkunden, Verträge und Eingaben zurückwirken, welche bereits vor Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes errichtet worden sind.

Artikel II enthält ausserdem noch die Bestimmung, dass die Anordnungen des vorhin angeführten, sowie des eine Reihe finanzieller Begünstigungen für die Anlehen der Commission enthaltenden Gesetzes vom 4. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 50, auf das nach Artikel I geänderte Programm volle Anwendung finden. Der Höchstbetrag der von der Commission aufzunehmenden Anlehen erhöht sich in Folge dessen von 146,400.000 Kronen (73,200.000 fl.) auf 188,000.000 Kronen (94,000.000 fl.).

Im Artikel III wird nebst dem Vollzugsauftrage der Beginn für die Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Kundmachungstage festgesetzt.

Beilage I.

Beschluss
des
Wiener Gemeinderathes vom 26. Jänner 1894.

Die Gemeinde Wien erklärt, den Beschlüssen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, welche in der Sitzung dieser Commission vom 16. Jänner d. J. mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien gefasst worden sind, und lauten:

„Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien beschliesst im Sinne des Punktes VII, Absatz 6, beziehungsweise des Punktes VIII, Absatz 3, des nach Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien behufs besserer Ausführung dieses Programmes, wie folgt:

1. Die Ausführung der als Localbahnen in der ersten Bauperiode bis Ende 1897 herzustellenden Wienthallinie und Donaucanallinie wird von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für Rechnung des von derselben verwalteten Fondes auf Grund der für diesen Fall gesetzlich festgestellten Beitragsleistung des Staates mit 85 Procent, des Landes mit 5 Procent und der Gemeinde Wien mit 10 Procent (Punkt IX, Z. 1, des Programmes, Artikel II, lit. f, des Gesetzes) übernommen.

2. Die Ausführung der inneren Ringlinie, für welche die programmgemässen Beiträge des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien in den vom Landtage und Gemeinderathe bewilligten Maximalbeträgen (Landesgesetz vom 18. Juli 1892, L.-G. und V.-Bl. Nr. 42, und Gemeinderathsbeschluss vom 27. Jänner 1892 und 8. Juli 1892) inbegriffen sind, bleibt vorläufig der Vorsorge im Wege der Concessionsertheilung an eine Privatunternehmung vorbehalten, wobei diese Linie nach Ermessen der Regierung mit elektrischem Betriebe ausgeführt werden kann.

3. Statt der im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Z. II, lit. d) an erster Stelle vorgesehenen, vom Westbahnhofe im Zuge der Gürtelstrasse und parallel mit der Gürtellinie bis zum Gumpendorfer Schlachthause führenden Strecke der Wienthallinie ist die laut des Programmes erst „bei eintretendem Bedürfnisse“ in Aussicht genommene Fortsetzung vom Schlachthause im Wienthale aufwärts zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Hütteldorf sofort zur Ausführung zu bringen und in dieselbe die abzulösende und entsprechend umzubauende Dampftramwaystrecke Gaudenzdorf—Hietzing einzubeziehen.

4. Die im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Z. I, lit. a) „bei eintretender Nothwendigkeit“ vorgesehene directe Verbindung der Gürtellinie mit der Kaiserin Elisabethbahn etwa in der Station Penzing entfällt gänzlich.

5. Der nach dem Programme (Punkt III, Z. 1) erst der zweiten Bauperiode nach Ende 1897 vorbehaltene Bau der Strecke Westbahnhof—Matzleinsdorf der Gürtellinie ist bezüglich der Theilstrecke Westbahnhof—Gumpendorfer Linie in die erste Bauperiode einzubeziehen und gleichzeitig eine Verbindungscurve von der Gumpendorfer Linie zum Anschlusse an die Wienthallinie in der Richtung gegen die Stiegerbrücke zur Ausführung zu bringen. Die Beitragsleistung der drei Curien erfolgt bezüglich der anticipirten Theilstrecke der Gürtellinie, sowie bezüglich der Verbindungscurve mit dem bisher gesetzlich für die Hauptbahnen normirten Procentualverhältnisse.

6. Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien tritt an Stelle der Dampftramwaygesellschaft vormals Krauss & Comp. in das von dieser letzteren mit der Gemeinde Wien am 29. April 1893 getroffene Uebereiukommen hinsichtlich der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen ein, welche sowohl die Localbahn als die Wienflussregulirung und die Sammelcanäle treffen, und übernimmt demgemäss alle hierans entspringenden Rechte und Pflichten gegenüber der Gemeinde Wien.

7. Der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bleibt vorbehalten, auf Grund der ihr nach Massgabe des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung vierprocentiger Anlehen von den drei Cnrien zuzusichernden Annuitäten, Obligationen mit geringerer Verzinsung in entsprechend höherem Nominalbetrage auszugeben, insoweit hiednrch die vorerwähnte Gesammtannuität nicht überschritten wird" —

znzustimmen.

Beilage II.

Beschluss
des
niederösterreichischen Landtages vom 14. Februar 1894.

1. Dem angeschlossenen Gesetzentwurfe wird die verfassungsmässige Genehmigung ertheilt;

2. der Landesausschuss wird beauftragt, dieses Gesetz zur Allerhöchsten Sanction vorzulegen;

3. der Landtag spricht den Wunsch aus, dass die Verbindnngscnrve zwischen der Gürtellinie und der Donaucanallinie schon in der ersten Bauperiode ausgeführt werde.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend die

Abändernng des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, L.-G. u. V.-Bl. Nr. 42, genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien.

Mit Znstimmung des Landtages Meines Erzherzogthumes Oesterreich nnter der Enns finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die in dem beiliegenden, mit Stimmeneinhelligkeit der Cnrien gefassten Beschlusse der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 16. Jänner 1894 enthaltene Abänderung des mit § 1 des Gesetzes vom 18. Juli 1892, L.-G. u. V.-Bl. Nr. 42 genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellnng und die Ausführnng von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien (§ 1, Z. 1, dieses Gesetzes) wird genehmigt.

§ 2.

Die Beiträge des Landes Niederösterreich zu den Kosten der hiernach für die erste Bauperiode bis 1897 anticipirten Theilstrecke Westbahnhof—Gnmpendorfer Linie der Gürtellinie, sowie der Verbindnngslinie zur Wienthallinie (Punkt 4 des Beschlusses der Commission für Verkehrsanlagen in Wien) haben in dem § 3, Absatz 2, des Gesetzes vom 18. Juli 1892 vorgesehenen Höchstausmasse von 12,000.000 fl. ihre Bedecknng zu finden.

§ 3.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Minister des Innern beauftragt.

(Folgt der Wortlaut des Beschlusses der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 16. Jänner 1894, wie in Beilage I.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 260. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März befindet sich im Einlaufe die Regiernngsvorlage, betreffend die Znsatzerklärnng zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister legt einen Gesetzentwnrf vor, womit die Regierung zur provisorischen Regelung der Handelsbeziehungen mit Russland ermächtigt wird.

Abg. Dr. Kindermann richtet eine Anfrage an den Obmann des Budget-Ausschusses wegen des vom Redner gestellten Antrages auf Ausbau der Eisenbahnlinie Rumburg—Schluckenau—Nixdorf und Anschluss an das sächsische Eisenbahnnetz und wünscht eine baldige Erledigung dieser Angelegenheit.

Die Abgeordneten Dr. Demel nnd Genossen richten an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, welche Schritte er zu unternehmen gedenke, dawit der Bau der Strecke Troppan—Landesgrenze in der Richtung gegen Ratibor ehebaldigst in Angriff genommen werde.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses vom 6. März bildete den Gegenstand der Verhandlung das Referat über die Regierungsvorlage, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

Der Referent Abg. Dr. Exner setzt auseinander, auf welche Linien sich die neue Regierungsvorlage bezieht. Es sind dies die sogenannten „Localbahn-Linien", wie sie das Gesetz vom 18. Juli 1892, durch welches die Wiener Verkehrsanlagen geschaffen wurden, bezeichnet, nämlich jene Linien, welche die innere Stadt tangiren, und zwar die Wienthal-, die Donaucanal- und die innere Ring-Linie. Der Berichterstatter erörtert sodann, dass das genannte Gesetz zwei Wege für die Durchführung dieser Linien in Aussicht nahm: in erster Reihe die Concession an eine geeignete Privatunternehmung, in zweiter Reihe die Herstellung dieser Bahnen durch die Commission für Verkehrsanlagen in Wien. Abg. Dr. Exner entwickelt sodann die Gründe, aus denen sich das Scheitern der ersten Alternative erklären lässt, und setzt die Vortheile auseinander, welche sich bei der zweiten Alternative, der Erbauung der Localbahnen dnrch den Staat, bezw. durch die Commission für Verkehrsanlagen herausstellen. Die in Folge dieser Sachlage eingetretene neue Situation habe auch zu neuen ernstlichen Studien über die Frage dicser Bahnen Veranlassung gegeben, und die Regierung, bezw. die Gemeinde, der Landtag und die Commission für Verkehrsanlagen sind einhellig zu der Ueberzeugung gelangt, dass die Wienthal- und die Donaucanal-Linie als Hauptbahnen erbaut und geeignet sein sollen, den Verkehr der Westbahn und der Franz Josef-Bahn direct aufzunehmen, bezw. an die letzteren Bahnen den Eigenverkehr überzuleiten. Dagegen wird vorläufig auf die innere Ring-Linie verzichtet. Für die Wienthal-Linie existiren zwei Varianten, und zwar die eine Hütteldorf—Penzing—Westbahnhof—Gumpendorf—Wienthal und die andere Hütteldorf über Hietzing dem Wienflusse folgend.

Die Regierung und die anderen Factoren haben sich für die letztere Variante entschieden, was jedoch die Herstellung einer neuen Verbindungsstrecke zwischen der Gürtelbahn—Westbahnhof und der Lobkowitzbrücke—Wienthalbahn erheischt, welches Verbindungsstück gleichfalls als Hauptbahn gebaut werden soll. Der Referent setzt nun auseinander, unter welchen Bedingungen dieser neue Vorschlag gutgeheissen werden kann. Die von der Regierung in Congruenz mit den Beschlüssen der Commission für Verkehrsanlagen, des Wiener Gemeinderathes und des niederösterreichischen Landtages gestellte Forderung auf Bewilligung einer für diese Bahnen bestimmten Anlehenssumme im Maximalbetrage von 17,680.000 fl., d. i. 85 pCt. von der runden Bausumme per 20,800.000 fl. inclusive Intercalarzinsen, Geldbeschaffungskosten und rollendem Material, wird hierauf von dem Referenten umständlich begründet. Er benützt jedoch die Gelegenheit, um auszuführen, dass die Reservirung der inneren Ring-Linie auf eine spätere Periode immerhin sehr zu beklagen sei, nachdem diese Linie nicht nur an sich einen gewissen Werth für den internen Verkehr besitzen, sondern insbesondere dadurch Bedeutung erlangen würde, dass sie eine heilsame Concurrenz für die Wiener Tramway abgeben könnte. Endlich empfiehlt der Referent die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage, deren Inhalt er analysirt, und spricht den Wunsch nach einer möglichst raschen Durchführung dieser Bahnlinie aus.

Abg. Dr. Herold beklagt die Bevorzugung Wiens gegenüber den anderen Städten des Reiches, besonders gegenüber Prag. Eines der wichtigsten Mittel zur Hebung des Handels in dieser Stadt wäre die Eröffnung des Hafens in Holleschowitz. Die Regierung sollte auch da in eben so wohlwollender Weise wie gegenüber der Stadt Wien vorgehen.

Abg. Dr. Kaizl fragt die Regierung, um wie viel sich nunmehr die 1892 mit 1,689.000 fl. angesetzte Jahreslast des Staates erhöhen wird, warum 6 pCt. Intercalarzinsen berechnet werden, sowie warum die Vergebung an den Privat-Concessionär nicht bewirkt wurde, und schliesslich, ob die Regierung den Arbeiterschutz beim Bau der Linie energisch durchzuführen gedenke.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand wünscht, dass ihm in allen grossen Eisenbahn-Angelegenheiten, mit welchen er vor den Budget-Ausschuss kommen wird, die Vertheidigung so leicht werden möge wie gegebenen Falles, wo der Regierung ausgestellt wird, dass sie eine ursprünglich als Localbahn in Aussicht genommene Linie um denselben Preis als Hanptbahn herstellt. Im gegentheiligen Falle wäre ein Vorwurf gerechtfertigt, so aber sei es geradezu ein Verdienst der General-Direction, dass sie mit demselben Gelde, wie es ursprünglich angesagt war, die Bahn dem Hauptverkehre zugänglich macht.

Der Grund, warum diese Bahnen den Verkehr als Hauptbahnen ermöglichen, liegt darin, dass dieselben in eigener Regie gebaut werden und dadurch den Zweck erreichen, die wichtigsten Bahnhöfe von Wien untereinander zu verbinden.

Die beantragten Veränderungen sind aus den beiden Plänen zu ersehen, und schon auf den ersten Blick sind die Vortheile dieser Veränderungen zu erkennen, da im früheren Plane zwei Parallelbahnen neben einander gedacht waren, während gegenwärtig eine einheitliche Linie vorliegt. Zwei Bahnen neben einander ergeben aber auch doppelte Anslagen.

Auch die Wohlthat ist nicht zu verkennen, dass die Wienthal-Linie nicht zu den Zukunftsbauten verwiesen, sondern in die erste Bauperiode verlegt wird.

Die Umlegung ist deshalb wichtig, weil sonst nicht nur eine Kostenüberschreitung, sondern auch im Westbahnhofe eine solche Hypertrophie und Agglomeration von Passagieren eingetreten wäre, welche den Umbau dieses Bahnhofes erfordert hätte.

Eine Last für den Staat entsteht sonach nicht, im Gegentheile eine Kostenersparniss von anderthalb Millionen Gulden; denn dadurch, dass mit den Kosten der aufgelassenen Linie die Verbindungslinie bis zur Lobkowitzbrücke gebaut wird, entfällt von der zukünftigen Verbindnng der Westbahn mit der Südbahn ein grosses Stück, welches schon jetzt innerhalb des für die Localbahnen vorgesehenen Kostenaufwandes gebaut wird, und wird zukünftig nur die Verbindung von der Gumpendorferlinie nach Meidling herzustellen sein.

Es ergibt sich also eine Verbesserung des Betriebes und ein finanzieller Vortheil.

Zur Frage, ob wir in der Vervollkommnung der Bahnlinien noch weiter gehen und auch die Profilhöhe von 4·8 m erreichen können, ist zu bemerken, dass Hoffnung dafür vorhanden ist, indem das Anlehen statt mit 95, wie dem Voranschlage zu Grnnde gelegt wurde, mit 96·5 Millionen begeben wurde, was einen Mehrbetrag von 600.000 fl. ergibt.

Den Vorwurf, dass die Kosten durch stylgerechte Ausgestaltung der Bahnhöfe und Viaducte erhöht werden, nimmt der Minister voll auf sich, weil das in der Hauptstadt nothwendig ist und dadurch auf die Geschmacksrichtung der Residenz veredelnd Einfluss genommen wird.

Die Ring-Linie betreffend, ist der Herr Minister vollständig mit dem Berichterstatter darin einverstanden, dass deren Durchführung nicht ad calendas graecas verschoben, sondern in Verbindung mit den elektrischen Radiallinien, so bald als möglich erfolge, zumal deren Herstellung auch im Interesse des Staates gelegen ist. Auch ist kein Grund vorhanden, deshalb, weil heute für diese Linie noch nichts eingestellt ist, auf eine Vertagung der Sache in weite Ferne zu schliessen.

Auf die Tramway-Misère will der Herr Minister nicht näher eingehen, doch sei auch im Handelsministerium die Frage aufgeworfen worden, wie gegen diese ungünstigen Verhältnisse Abhilfe geschaffen werden könne, und ist die Hoffnung begründet, dass dies durch die neuen Verkehrslinien geschehen werde.

Das Eingehen in die Details überlässt der Herr Minister den Regierungsvertretern und bittet, die Vorlage anzunehmen, da dadurch dem Staate keine weitere Belastung, der Stadt Wien aber eine Wohlthat erwächst.

Die Vertreter Böhmens können überzeugt sein, dass der Herr Minister sehr glücklich wäre, wenn der Hafenbau in Holleschowitz möglichst gut ausgerüstet werden könnte und sich Prag wirklich zu einem Elbeplatze emporschwingen würde. Die Regierung steht pflicht- und naturgemäss allen Fragen des Verkehres mit gleichem Interesse gegenüber, hat aber die Pflicht, bei den Verhältnissen von Wien, wie sie durch die Einverleibung der Vororte geschaffen wurden, in schnellster Weise für die Herstellung der Stadtbahn-Linien zu sorgen.

Obmann Dr. Russ ersucht die Regierung, darüber offene Auskunft zn geben, aus welchen, sei es finanziellen, sei es verkehrspolitischen Gründen, eine so arge Verzögerung einer vor zwei Jahren als ganz unaufschiebbar bezeichneten Unternehmung eingetreten ist. Ferner fragt Redner nach Art und Umfang der Berücksichtigung der kleinen Gewerbennternehmer bei Vergebung der Bauarbeiten.

Abg. Neuwirth beklagt gleichfalls die verzögerte Durchführung, sowie den Verlust zweier Banperioden, nicht aber die nunmehr eintretende Veränderung, wonach der Staat selbst den Bau der betreffenden Linien in eigener Regie ausführt. Die Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen sei aber mit Rücksicht auf die socialen Verhältnisse Wiens eine Frage von socialer Bedeutung. Es müsse wohl zunächst die bereits in Wien befindliche Arbeiterbevölkerung in erster Linie berücksichtigt werden, da ein Zuzug von auswärts eine Besserung der bestehenden Arbeitsverhältnisse fast ausschliessen würde. Redner bittet daher nm Auskunft über die Frage, wie die Regierung sich die Durchführung der Arbeiten in der bezeichneten Richtung denkt und ob die Vorarbeiten so weit gediehen sind, dass in nächster Zeit eine intensive Beschäftignng der arbeitslosen Bevölkerung zu erwarten sei.

Regierungsvertreter, Präsident der General-Direction der Staatsbahnen Se. Excellenz Dr. Ritter von Biliński führt aus, dass die General-Direction sich der Wichtigkeit der vom Berichterstatter berührten technischen Frage wohl bewusst, Alles anwenden wird, bei dem Detailprojecte das Lichtraumprofil von 4·8 m zur Anwendung zu bringen. Die General-Direction hat weiter den beiden seinerzeitigen Beschlüssen des Abgeordnetenhauses vollkommen entsprochen, indem sie dem Bauunternehmer die Bedingungen in der Arbeiterschutzfrage im Vertrage auferlegt hat und indem ein besonderer Gewerbe-Inspector bestellt wurde. Was nun den Hauptvorwnrf bezüglich des langsamen Baufortschrittes betrifft, so kommt zu erinnern, dass das Gesetz erst im Juli 1892 genehmigt wurde, somit doch nur von der Bauperiode des Jahres 1893, also nicht von zwei, sondern nur von einer Bauperiode gesprochen werden kann. Wenn man nun erwägt, dass erst die Detailprojecte auszuarbeiten waren, dass dies für eine einfache Bahn auf dem flachen Lande mindestens sechs Monate erfordert, und weiter bedenkt, dass dermalen die Bauprojecte vorliegen und theils schon commissionirt werden, dass weiter die schweren und umfassenden Grundeinlösungen durchzuführen waren, ehe mit dem Bau begonnen werden kann, und für diese, sowie für die begonnenen Arbeiten 3 Millionen Gulden verausgabt sind, so ist wohl zur Evidenz erwiesen, dass keine Verzögerung eingetreten ist.

Was den Einwand betrifft, dass möglicher Weise durch die Uebernahme des Baues dieser Linien eine finanzielle Belastung zu besorgen ist, so kann erklärt werden, dass dies auf Grund der von der General-Direction gepflogenen Berechnungen als ausgeschlossen zu betrachten ist. Dieses Ziel konnte aber nur durch den staatlichen Bau und Betrieb erreicht werden, und zwar weil nur dadurch die Ueberleitung des bedeutenden Localverkehres der Westbahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn und hiemit wieder die Rentabilität möglich wurde; denn bei dem Privatbau und -Betriebe könnte dies den Staatsbahuen nicht zugemuthet werden.

Was nun die Rentabilität dieser Bahnlinien bei einem solchen Verkehrsprogramme betrifft, so ist bei den mit grösstmöglicher Sicherheit gepflogenen Berechnungen ein Personenverkehr im Transit- und im Localverkehr von circa 12 Millionen Reisenden gewiss zu erhoffen, welcher mit dem diesen Linien zukommenden localen Güterverkehr eine Einnahme von 1,660.000 Gulden erhoffen lässt. Andererseits sind die hiefür erwachsenden Betriebskosten mit Beachtung, dass die Bahnerhaltung in die Nachtzeit fällt, dass Coaksfeuerung nöthig ist etc., mit 1 fl. 2 kr., sonach mit zusammen 765.000 fl. ermittelt worden, so dass ein Ueberschuss zwischen Einnahmen und Ausgaben von 895.000 fl. mit ziemlicher Sicherheit schon in der ersten Zeit erhofft werden kann. Nun erfordert die Verzinsung und Amortisation des berechneten Baucapitals, inclusive der für die Ueberlassung der Dampftramway Gumpendorferlinie—Hietzing zu zahlenden Rente, einen Aufwand von 893.000 fl., womit die Behauptung, dass für den Staatsschatz keine Belastung zu befürchten steht, begründet erscheint.

Die General-Direction beabsichtigt, den Betrieb auf den neuen Linien womöglich in grossem Style zu führen, und hofft, den Verkehr in Wien auf die in Berlin und anderen Grossstädten erreichte Höhe zu bringen. Durch die Wahl der jetzigen Trasse und durch den Staatsbau wird aber noch ein Vortheil erreicht, indem nnnmehr von dem grossen Localverkehre auch die Gürtellinie gespeist und somit deren Rentabilität verbessert werden wird.

Es ist also der Vorwurf der Lässigkeit nicht begründet; es dürfte nachgewiesen sein, dass keine finanziellen Bedenken obwalten, und nachdem, wie nachgewiesen, jetzt alle Einleitungen gemacht sind, der Bau selbst rasch nnd werkthätig gefördert werden wird.

Regierungsvertreter Sectionschef Excellenz Dr. Ritter von Wittek beantwortet die von den einzelnen Rednern ge-

stellten Fragen, verweist in Betreff des Vorwurfes der Verzögerung der Arbeiten auf die gesetzlich normirte Bauzeit, welche für die Bahnen bis Ende 1897 reicht, sowie auf die nothwendige Projectsaufstellung für die hydrotechnischen Arbeiten, welche erst jetzt die Nothwendigkeit begründen, zur Hintanhaltung einer wirklichen Verzögerung jetzt die Gesetzesvorlage zu machen. Er gibt weiter Aufklärung über den Vorgang der Commission für Verkehrsanlagen bei den Bauvergebungen, woselbst der Grundsatz der Heranziehung kleinerer Unternehmer in den Grenzen der fachlich richtigen Ausführungsweise gehandhabt wird, sowie über die Ursachen der Erfolglosigkeit der Concessions-Verhandlungen, welche mit der verminderten Aufnahmsfähigkeit des deutschen Geldmarktes für Actientitres zusammenhängt. Ebenso gibt Redner Auskunft über die Berechnung der Intercalarzinsen, die in Aussicht zu nehmende Trasse der inneren Ring-Linie unter der Lastenstrasse, die Vorsorge für den Arbeiterschutz und die Gesammtkostenziffer der Wiener Verkehrsanlagen.

Abg. Szczepanowski verweist darauf, dass die Arbeitslosigkeit sich nicht blos in Wien findet, dass es vielmehr in ganzen Kronländern Schaaren von Arbeitslosen gibt, welche nur deshalb weniger die Aufmerksamkeit erregen, weil sie weniger auffallen. Die Projecte seien technisch als ein grosser Fortschritt gegen die Projecte von 1892 anzusehen. Von Wichtigkeit sei es, dass in der letzten Zeit die Frage der Localbahnen im ganzen Reiche Fortschritte gemacht hat. Die Vertreter der einzelnen Kronländer können erwarten, dass nunmehr die Zeit naht, in welcher der Bau von Localbahnen im ganzen Reiche energisch gefördert werden wird.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Abtragung eines Wächterhauses.) Das alte Aushilfswächterhaus Nr. 181½ in km 260·2 der Strecke Stiebnig-Schönbrunn, für welches durch einen Neubau bereits Ersatz geschaffen worden ist, wird abgetragen. [6. Februar, Z. 3691.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Schuppenaufstellung in Saitz.) In der Station Saitz wird für Zwecke der Firma Jakob und Josef Kohn in Wien ein hölzerner Schuppen aufgestellt. [17. Februar, Z. 4733.]

— (Linien Kojetein—Bielitz und Bielitz—Kalwarya: Staatliche Collaudirung.) Die staatliche Collaudirung der Bahnlinie Kojetein—Bielitz und der Localbahn Bielitz—Kalwarya fand am 22. November 1889, resp. am 23. December 1890, statt. Das Ergebniss dieser Amtshandlung war im Wesentlichen befriedigend. Die commissionell constatirten Mängel und offen gebliebenen Fragen wurden seither beseitigt und erhielten bei der Schlussentscheidung des Handelsministeriums die Abweichungen von dem ursprünglich genehmigten Projecte und von den Bestimmungen der Begehungscommission die nachträgliche Genehmigung. [14. Februar, Z. 5863.]

— (Linie Zauchtl—Bautsch: Herstellung einer Entleerungsgrube in Wigstadtl.) In der Station Wigstadtl gelangt eine Entleerungsgrube zur Ausführung. [17. Februar, Z. 4734.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Personen-Haltestellen Klecza dolna und Barwald górny.) Am 1. März sind die an der Localbahn Bielitz—Wadowice—Kalwarya gelegenen Haltestellen Klecza dolna zwischen den Stationen Wadowice und Klecza górna und Barwald górny zwischen den Stationen Klecza górna und Kalwarya-Zebrzydowska mit dem Znge Nr. 2321, Abgang von Wadowice um 5 U. 56 M. Früh, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Von und nach diesen Haltestellen gelangen Fahrkarten II. und III. Wagenclasse nach und von allen Stationen der Localbahn Bielitz—Wadowice—Kalwarya zur Ausgabe. Die Ansgabe von Fahrkarten an die von diesen Haltestellen abreisenden Passagiere erfolgt in Klecza dolna durch das k. u. k. Remonten-Depot daselbst und in Barwald górny durch die Condnctenre im Zuge. Für die Annahme und Ausfolgung des Reisegepäcks in diesen Haltestellen gelten die Bestimmungen der Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn- und Localbahnnetz) über den Gepäckstransport in Haltestellen, in welchen eigene Gepäcks-Expeditionsstellen nicht eingerichtet sind, mit der Massgabe, dass Gepäcksstücke, welche nicht sofort nach Ankunft des Zuges in diesen Haltestellen abgenommen werden, im Sinne der bestehenden Tarifvorschriften in die nächste Station weiter befördert und dort in Aufbewahrung genommen werden. [Z. 10.799.]

— (Aenderungen in der Ausführung des Betriebes auf der Schleppbahn zur Confinirungsanstalt in Krakau.) Es wurde die Verfügung getroffen, dass der zur Sperrvorrichtung des Geleiseriegels auf der Schleppbahn zur Krakauer Confinirungsanstalt gehörige Schlüssel, welcher sich bisher in Verwahrung des Verkehrsbeamten der Filiale auf dem Hauptbahnhofe befand, nunmehr vom Aufsichtsorgan der Confinirungsanstalt und Marktanlage der Stadt Krakau verwahrt wird. Weiters hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angeordnet, dass die von der Station Krakau nach der Confinirungsanstalt, also zu Berg, verkehrenden Verschubzüge ausnahmsweise auch von der Locomotive gezogen werden dürfen; doch ist dieses nur dann zulässig, wenn die Geleise in der Confinirungsanstalt soweit frei sind, dass dort ein Umstellen der Locomotive an die Spitze der in der Gegenrichtuug, d. i. von der Confinirungsanstalt nach dem Bahnhofe Krakau zu befördernden Wagen möglich ist. Endlich wurde auch die Belastung und das Bremsbrutto für die Schleppbahnzüge normirt. [G.-I.-Z. 2893.]

— (Einstellung eines Biertransportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Biertransportwagen mit Bremse, welcher Seitens der bürgerlichen Troppauer Bierbrau-Gesellschaft bei der Nesseldorfer Waggonfabrik in Bestellung gebracht wurde und in den gesellschaftlichen Wagenpark eingestellt werden soll, mit dem Bemerken genehmigt, dass bei diesem Wagen die von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen angeordneten Sicherheitsvorrichtungen gegen das Herabfallen von Bestandtheilen der Bremsvorrichtung anzubringen sind. [Z. 5726.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Typengenehmigung für Gepäcks- und Lastwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Centralverwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für zweiachsige Gepäckswagen mit Bremse und für 10 m lange gedeckte Lastwagen mit Bremse für Specialtransporte genehmigt, und wurde die Gesellschaft eingeladen, seinerzeit die Fabriken bekannt zu geben, in welchen die nach diesen Typenplänen herzustellenden Waggons gebaut werden sollen. [Z. 4737.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, Nachtrag zur Concessionsurkunde der Eisenbahn Vincovce—Gunja-Brčka betreffend.) Der kgl. ungarische Handelminister hat der Legislative den Gesetzentwurf über den Nachtrag zur Concessionsurkunde der Eisenbahn Vincovce—Gunja-Brčka — die Verlängerung der genannten Linie bis zur Save und über die zu erbauende Savebrücke bis zur bosnischen Landesgrenze betreffend — (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1893) zur Genehmigung vorgelegt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Bürgermeister der Stadt Losoucz (Comitat Nógrád) Zoltán Török, dem Berthold Deutsch, dem Jakob Kramer und dem Josza Elsöd und Consorten mit Erlass vom 21. Februar, Z. 7297, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für

a) eine von der Station Losoncz (nächst Fülek) der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende über Apátfalva, Nagyfalu, Kálnó, Berzencze und die Gemarkung der Gemeinde Zelenc bis Poltár führende normalspurige Localbahn,

b) eine von der zukünftigen Station Berzencze der Linie a) abzweigende bis Szinobánya führende gleichfalls normalspurige Flügelbahn,

c) eine von dem dortigen Eisenfabriks-Etablissement ausgehende normalspurige, eventuell schmalspurige bis Katalin-Üveghuta führende Industriebahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 25. Februar, Z. 9664/III, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 84.678, dem Grafen Josef Batthyány und Consorten im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gelangte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Eudstation Zala—Szent-Gróth der Linie Türje—Zala—Szent-Gróth der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese über Zala-Szent László, Gyülevisz, Alsó-Kustány, Felsö-Kustány, Kehida, Alsó-Csány, Felsö-Csány, Zala-Apáti, Esztergály, Szabar, Garaboncz, Karos nnd die Gemarkung der Gemeinde Galambok in der Station Komárváros mit der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof der Südbahngesellschaft verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Erste Ungarische Transport-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 3. März fand in Budapest unter Vorsitz des Präsidenten des Directionsrathes Karl Diener die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Ungarischen Transport-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 ex 1892) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Nach dessen Kenntnissnahme und Genehmigung wurde beschlossen, vom Reingewinn per fl. 44.382·31 den Betrag von fl. 32.010 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 22 per Actie = 11 pCt. zu verwenden. Der Reservefond erhöhte sich auf fl. 40.000. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurden die nöthigen Wahlen vorgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnen.) Die Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, hat nach der „Z. d. V. D. E. V." bereits eine Kleinbahn im Betriebe und eine grössere Anzahl derselben theils im Bau, theils in Bauvorbereitung.

In der Provinz Brandenburg ist die vollspurige, 16·3 km lange Kleinbahnlinie Nauen-Ketzin (Osthavelländische Kreisbahn) im Laufe des Sommers 1893 erbaut und seit dem 13. December 1893 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Bahn, welche mit Dampfkraft betrieben wird, dient vorzugsweise landwirthschaftlichen Interessen.

In der Provinz Pommern kommen zur Ausführung:

1. die Kleinbahnlinie „Stolpethalbahn", vollspurig, 18·9 km lang, führend von Stolp nach Rathsdamnitz;
2. die schmalspurigen Kleinbahnlinien „Saatzinger Kreisbahnen" (Spurweite 1 m), 84·5 km lang, führend von Stargard über Storkow, Alt-Damerow nach Kannenberg und von Alt-Damerow über Nörenberg nach Zamzow;
3. die Kleinbahnlinie „Greifenhagener Kreisbahnen" (Thuethalbahn), vollspurig, 31·2 km lang, gehend von Greifenhagen über Bahn nach Wildenbruch;
4. die Kleinbahnlinien „Franzburger Kreisbahnen", und zwar:
   a) Stralsund-Barth-Damgarten (Spurweite 1 m), 66·0 km lang,
   b) Velgast-Triebsees, vollspurig, 29·5 km lang.

   Für die Bahnlinien zu 1—4 a) b) von zusammen rund 230 km sind die Eisenbahn-Actiengesellschaften nach festgesetzter Finanzirung bereit constituirt, die Concessionen zum Bau und Betrieb sind ertheilt oder in kurzer Zeit zu erwarten, und mit der Bauausführung ist begonnen oder wird im Frühjahr vorgegangen werden, so dass die Eröffnung des Betriebes im letzten Quartal dieses Jahres in Aussicht steht.

   Ferner kommen hiezu noch voraussichtlich
5. die schmalspurigen Kleinbahnen Regenwalde-Gross-Jestin-Colberg und Gr.-Jestin-Stolzenberg (Spurweite 1 m) mit einer Länge von zusammen 96·8 km, sofern die Provinzialbeihilfe hiefür bewilligt wird.

Diese Linien sind soweit im Projecte festgestellt, dass nach erfolgter Finanzirnng auch hiefür die Concession zu erwarten steht und mit der Bauausführung im Sommer dieses Jahres begonnen werden wird, so dass auch hier vielleicht am Schlusse dieses Jahres der Betrieb eröffnet werden kann. Es werden demnach in der Provinz Pommern rund 327 km Kleinbahnen mit Dampfbetrieb dem Personen- und Güterverkehr am Schlusse des Jahres 1894 übergeben werden können. Sämmtliche Linien sollen vorzugsweise den rein landwirthschaftlichen und landwirthschaftlich industriellen Interessen, wie Zuckerfabriken. Brennereien, Stärkefabriken u. s. w. dienen, wozu an einzelnen Stellen auch andere Industriezweige, wie Maschinenfabriken, Papier- und Cellulosefabriken u. s. w. treten.

In der Provinz Posen hat die Ostdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft zu Bromberg, welche mit der Firma Lenz & Co. im engen Zusammenhange steht, ein Abkommen mit dem Kreise Bromberg getroffen wegen Herstellung von circa 106 km Kleinbahnen mit einer Spurweite von 0·60 m. Diese für den Güter- und Personenverkehr bestimmten Kleinbahnstrecken mit Dampfbetrieb sind soweit in der Bearbeitung der Projecte und in der Finanzirung gefördert, dass ebenfalls voraussichtlich noch mit der Bauausführung im Laufe des kommenden Sommers begonnen und auch die Eröffnung des Betriebes in diesem Jahre erwartet werden kann. Auch diese Bahnen werden in der Hauptsache den landwirtbschaftlichen Interessen dienen.

In der Rheinprovinz werden im Kreise Euskirchen Kleinbahnen in einer Länge von 57·6 km mit 1 m Spurweite und zwar gehend von Liblar nach Euskirchen und von Frauenberg über Zülpich und Satzway nach Arloff geplant. Für diese Bahnlinien sind die vorbereitenden Schritte so weit gediehen, dass der Baubeginn unmittelbar bevorsteht und die Eröffnung des Betriebes noch im Herbste dieses Jahres zu erwarten steht.

Die Bahnen sollen Dampfbetrieb erhalten, dem Personen- und Güterverkehr und hanptsächlich den landwirthschaftlichen Interessen dienen.

— (Beförderung von Vulkan-Streichhölzern.) Bei der Beförderung von Vulkan-Streichhölzern sind im verflossenen Jahre, namentlich auf den Bahnhöfen Cannstatt und Buckau, Brandfälle vorgekommen, die nach der Ansicht der betheiligten Eisenbahnverwaltungen auf Selbstentzündung zurückzuführen sein sollen. Die Kgl. Preussische technische Deputation für Gewerbe, zu einer gutachtlichen Aeusserung darüber veranlasst, ob es nach diesen Vorgängen etwa angezeigt erscbeinen möchte, ausser den in Nr. III der Anlage B zur Verkehrsordnung für Streichhölzer enthaltenen Vorschriften für „Vulkan-Streichhölzer" noch besondere Sicherheitsbestimmungen einzuführen, hat sich nach einem von dem Reichs-Eisenbahnamt an die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands gerichteten Erlass vom 20. Jänner folgendermassen ausgesprochen: Die ihr vorgelegte Probe Vulkan-Streichhölzer aus der Fabrik von Julius Böhme in Cannstatt sei von der Königlich Württembergischen Centralstelle für Gewerbe und Handel untersucht worden. Dabei habe sich ein Phosphorgehalt von nur 6·56 pCt. und Freiheit von chlorsaurem Kali ergeben. Da diese Vulkanhölzer auch im Uebrigen gewöhnliche Streichhölzer seien, so liege kein Grund vor, Selbstentzündung anznnehmen. Der Brand in Cannstatt sei darauf zurückzuführen, dass die Kiste mit den Streichhölzern übermässig stark geworfen worden sei. Dabei könnten sich Streichhölzer durch Reibung entzünden, wenn — was durch einen unglücklichen Zufall geschehen könne — eine Schachtel zerbrochen sei und ihr Inhalt neben der Reibfläche einer anderen Schachtel zu liegen komme. Dass auch im Buckauer Falle die Vulkanhölzer den Brand herbeigeführt hätten, beruhe nnr auf Vermuthung. Unter diesen Umständen sei ein Bedürfniss für die Einführung besonderer Sicherheitsbestimmungen für die Verkehrsordnnng nicht anzuerkennen. Hiernach nimmt das Reichs-Eisenbahnamt davon Abstand, auf den Erlass einer besonderen Vorschrift für die in Rede stehende Art von Zündhölzern hinzuwirken, empfiehlt aber den Eisenbahnverwaltungen, der Sacbe ibre weitere Aufmerksamkeit zuzuwenden und gibt anheim, soweit dies für angezeigt erachtet wird, den nachgeordneten Dienststellen eine besonders sorgfältige Behandlung der Streichhölzerkisten zur Pflicht zu machen. [Z. d. V. D. E.-V.]

Preussen. (Schliessung der Haltestelle Bobelwitz für den Güterverkehr.) Am 1. Mai wird die an der Strecke Meseritz—Rokietnice im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin gelegene Haltestelle Bobelwitz für den Güterverkehr geschlossen und in einen Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt werden.

— (Eröffnung eines zweiten Geleises.) Auf der Bahnlinie Halle—Aschersleben im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg ist das zweite Geleise der Theilstrecken Trotha—Nauendorf und Sandersleben—Aschersleben am 1., beziehungsweise 10. Februar dem Betriebe übergeben worden.

Preussen. (Einrichtung der Personenwagen III. Classe der Staatseisenbahnen.) Die neuen Personenwagen der Preussischen Staatsbahnen für die III. Classe werden nach einem neuen System gebaut werden und grössere Bequemlichkeiten bieten. Namentlich ist die Einrichtung von Seitengängen in den Wagen vorgesehen; die Wagenabtheilungen, die ausserdem Seitenthüren erhalten, sind dann untereinander verbunden, so dass in der Besetzung Ausgleichungen ermöglicht werden. Die Thüren werden nach den bewährten Versuchen in den Stadtbahn- und Vorortzügen auch von innen, also von den Reisenden selbst zu öffnen sein.

— Stationsnamen-Aenderungen.) Die an der Bahnstrecke Lissa—Posen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau gelegene Haltestelle Leipe hat die Bezeichnung „Leiperode", der Bahnhof Mosbach an der Bahnstrecke Frankfurt a. M.—Coblenz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. die Bezeichnung „Biebrich", und der an der Zweigbahn von der Station Curve nach Biebrich im selben Directionsbezirke gelegene Bahnhof Biebrich die Bezeichnung „Biebrich-Rheinbahnhof" erhalten; ferner erhält ab 1. März die an der Bahnstrecke Wesel—Emmerich im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinisch) gelegene Station Haldern die Bezeichnung „Haldern (Rheinland)" und die an der Bahnstrecke Wanne—Münster desselben Directionsbezirkes gelegene Station Haltern die Bezeichnung „Haltern (Westfalen)."

— (Wiedereröffnung von Fähranstalten.) Die Fähranstalten im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinisch) sind dem Betriebe wie folgt wieder übergeben worden: Griethansen bei Cleve am 23. Jänner, Obercassel bei Bonn am 25. Jänner und Bingerbrück-Rüdesheim am 8. Februar.

Bayern. (Verkehr auf den Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen wurden im Monate Jänner gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres bei einer Bahnlänge von 4961 (4908) km befördert: 1,036.818 (897.456) Personen, 921,110.120 (889,117.340) Kilogramm Frachtgüter und 60,846.120 (57,033.250) kg Regiesendungen. Die Einnahmen betrugen 1,642.082·40 (1,512.438·27) Mark für Personen, 5,630.302·20 (5,165.901·70) Mark für Güter, 298.422·80 (190.159·71) Mark für Reisegepäck und Thiere, zusammen sohin 7,570.807·40 (6,868.479·68) Mark.

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In der Sitzung der II. Kammer des sächsischen Landtages vom 19. Februar wurden zum Zwecke des Grunderwerbes für einen Rangirbahnhof mit Stationsanlage am Küchwalde bei Chemnitz, sowie für die erforderlichen Anschlussscurven 1,180.000 Mark, und zur Erbauung eines Dienst- und Beamtenwohngebäudes in Chemnitz 73.000 Mark bewilligt; ferner wurden in der Sitzung derselben Kammer vom 22. Februar bei Schlussberathung des kgl. Decretes Nr. 22, die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe betreffend, die weiters verlangten 20,000.000 Mark zum Umbau der Bahnhöfe in Dresden und zu den damit zusammenhängenden Herstellungen (dritte Rate) bewilligt.

Schweiz. (Versteigerung der Brienz-Rothhornbahn.) Gemäss Beschluss des Bundesgerichtes vom 12. Februar findet die Versteigerung der Brienz-Rothhornbahn mit dem gesammten Betriebsmateriale Freitag den 16. März, 11 Uhr Vorm., im Directionslocale der Bahn in Brienz statt. Die Steigerungsbedingungen liegen in der Kanzlei des Bundesgerichtes in Lausanne, bei der Staatskanzlei Bern und bei dem Masseverwalter Dr. J. Reif in Zürich zur Einsicht auf. Angebote werden nur von solchen Personen oder Gesellschaften angenommen, welche sich spätestens 14 Tage vor der Steigerung beim Bundesrathe darüber ausgewiesen haben werden, dass sie für die zu übernehmenden pecuniären und sonstigen Verpflichtungen zureichende Garantie bieten. Wer als Vertreter einer Drittperson bieten will, hat sich über ein bezügliches Mandat mindestens drei Tage vor der Steigerung beim Masseverwalter zu legitimiren.

Russland. (Stationsnamen-Aenderung) Der Name der Station Dombrowo der Iwangorod-Dombrowobahn ist in „Golonog" abgeändert worden.

Spanien. (Bahneröffnungen im Jahre 1893.) In Spanien wurden im Jahre 1893 der Zeitfolge nach folgende Eisenbahnen eröffnet:
von der Andalusischen Eisenbahngesellschaft die Linie Puente Genil-Linares (172 km),
die Eisenbahn Alcoy-Gandia (54 km),
von der Nordbahn die Strecke San Cebrian de Muda-Cillamayor (17·275 km),
von der Valencianischen Strassenbahn-Gesellschaft die Linie Valencia-Rafelbunol (13 km),
von der Eisenbahngesellschaft Almorebieta-Guernica y Luno die Fortsetzung Guernica-Pedernales (9·5 km),
von der Nordbahn-Gesellschaft (Linie Jativa-Alcoy) die Strecke Jativa-Albaida (29 km),
von der Nordbahn-Gesellschaft (Aragonische Linie) die Strecke Huesca-Jaca (111 km),
die Eisenbahn Elgoirbar-Deva (13·5 km),
von der Kohlenbahn La Robla-Valmaseda die Strecke Bonar-Cistierna (24 km),
von der Catalonischen Centralbahn-Gesellschaft die Linie Igualada-Martorell (38 km),
von der Westspanischen Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke Plasencia-Hervas (56 km),
von der Eisenbahn-Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich die Strecke Fayon-Caspe (39 km),
von der Eisenbahn-Gesellschaft Grao-Valencia-Turis die Strecke Valencia-Torrente (8·42 km); im Ganzen also 584·695 km.

Afrika. (Algerisches Eisenbahnnetz Ende 1892. Das Algerische Eisenbahnnetz hatte Ende 1892 eine Länge von 3472 km, von denen 2933 km im Betriebe standen, während 539 km noch nicht für gemeinnützig erklärt waren. Von den im Betriebe befindlichen Linien entfielen 513 km auf das Algerische Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 887 km auf die Ostalgerische Bahn, 368 km auf die Westalgerische Bahn, 436 km auf das Algerische Netz der Bona-Guelma-Gesellschaft, 668 km auf die Französisch-Algerische Eisenbahn und 33 km auf die Mokta el Hadid-Eisenbahn. Hierzu kommen noch 28 km Werkbahnen für nicht öffentlichen Verkehr, nämlich nach den Salzsiedereien von Arzew (21 km) und nach den Bergwerken von Kef Um Thebul (7 km). Ausserdem sind durch Verordnung vom 16. Jänner 1892 im Departement Algier 178 km Strassenbahnen concessionirt, die sich theils im Bau befinden, theils noch vollständig zu bauen sind. Das in obigen Zahlen nicht berücksichtigte Tunesische Netz der Bona-Guelma-Gesellschaft umfasst 225 km im Betriebe.

Schiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der Localfahrten zwischen Krems — Obermühl giltig vom 15. März bis 5. Mai 1894.) Mit 15. März l. J. tritt der Localschiff-Fahrplan auf der Donaustrecke Krems—Linz—Obermühl in Kraft. Die Bergfahrt ab Krems nach Linz erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 Uhr Früh, ab Linz nach Obermühl jeden Dienstag. Donnerstag und Sonntag um 5 Uhr Früh. Die Thalfahrt ab Obermühl nach Krems erfolgt jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 10 Uhr Vormittags mit der Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Minuten Abends an den gleichen Tagen. Für die Benützung der Localschiffe werden Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. Für die Expedition von Packeten und kleineren Gegenständen mit Localschiffen besteht ein ermässigter Frachtentarif.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 17. Jänner nach 16tägiger Fahrt mit 17 Passagieren und 2217 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 1,658.155 kg Baumwolle (hievon 651.200 kg für Venedig), 251.500 kg Ricinussamen für Venedig, 50.750 kg Leinsamen für Venedig, 23.243 kg Kaffee, 7004 kg Sparto; aus Cochin 27.913 kg Sparto für Venedig; aus Calcutta 45.168 kg Indigo (hievon 7105 kg für Venedig); aus Madras 1268 kg Indigo; aus Aden 1117 kg Myrrhe, 8729 kg Gummi, 22.177 kg Weihrauch, 30.551 kg Weihrauch, 760 kg Droguen, 1116 kg Häute, 10.910 kg Kaffee; aus Suez 18.750 kg Gummi; aus Port Said 24.666 kg Häute (hievon 13.784 kg für Venedig), 1320 kg Gummi, 11.020 kg Indigo, 200 kg Curiositäten und 20.213 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,812.622 fl. ö. W.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Verkehrsergebnisse der Linie Fiume—Marseille.) Wie aus Budapest berichtet wird, erweist sich die von der Direction der „Adria" regelmässig befahrene Linie Fiume—Marseille

als sehr rentabel. Die Dampfer dieser Linie laufen nicht nur die südfranzösischen Häfen an, sondern berühren auch die wichtigeren Häfen Italiens, wodurch hauptsächlich dem nach Fiume gravitirenden italienischen Wein- und Agrumen-Verkehr gedient wird. Thatsache ist, dass auf dieser Linie, welche eigentlich zum Zwecke der regelmässigen Verbindung Fiumes mit den südfranzösischen Häfen in's Leben gerufen wurde, in Bezug auf den Waarenverkehr die nebenbei berührten italienischen Häfen die grössten Ziffern aufweisen. Der Waarenverkehr dieser Linie im Monat December vorigen Jahres beträgt laut amtlichem Ausweis der Seebehörde 66.544 Mctr., worin die französischen Häfen, nämlich Marseille—Nizza, nur mit 3625·5 Mctr. figuriren. Obiges Quantum vertheilt sich den einzelnen Häfen nach folgendermassen: Ausgeführt wurden aus Fiume im December v. J. nach Triest 57·5 Mctr., nach Bari 240·3 Mctr., nach Messina 1246·9 Mctr., nach Catania 401, nach Palermo 2483·6, nach anderen sizilianischen Häfen 226·2, nach Neapel 672·9, nach Livorno 70, nach Genua 14.194·2, nach Nizza 1350, nach Marseille 1323·9 Mctr. Eingeführt wurden auf dieser Linie nach Fiume aus Triest 129·8 Mctr., aus Bari 5695·5, aus Messina 2182, aus Catania 13·721, aus Palermo 15.719·2, aus anderen sizilianischen Häfen 3773·3, aus Neapel 1576·2, aus Genua 528·9 und aus Marseille 951·6 Mctr. Der Gesammtverkehr zeigt gegen den Vormonat November ein Plus von 12 654·1 Mctr.

Partielle Regulirung der Donau im Bereiche des Stromabschnittes Devény (Theben)—Pozsony (Pressburg)—Gönyö—Aranyos. (Arbeitsprogramm für das Jahr 1894 und Kostenpräliminare.) Wie aus Budapest berichtet wird, werden Ende März l. J. die seit acht Jahren im Znge befindlichen Regulirungsarbeiten an der oberen Donau wieder fortgesetzt. Die Pläne und Kostenüberschläge für die in diesem Jahre zu bewältigenden Arbeiten wurden durch den Baurath v. Kecskés bereits dem Ministerium vorgelegt. Die Arbeiten werden heuer die Strecke von der Landesgrenze bei Theben bis Gönyö und Aranyos umfassen und deren Gesammtkosten auf 1,700.000 fl. veranschlagt; dies ist die grösste Summe, welche bisher in einem Jahre verausgabt wurde. Mit Ausnahme der Strecke Theben—Pressburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 ex 1893), welche in diesem Jahre zum ersten Male in Angriff genommen wird, sind die übrigen Arbeiten nur Ergänzungen und Vervollständigungen der auf der ganzen Strecke in den vergangenen Jahren bereits geschehenen Regulirungsarbeiten. Der glatte und bei niedrigem Wasserstande erfolgte Abgang des Eisstosses bat an den Steinwürfen der Regulirung sehr geringen Schaden verursacht. Speciell die grosse Croatisch-Jarndorfer Absperrung, welche in Folge Versinkens eines Steinschiffes im vergangenen Herbst nicht vollendet werden konnte, ist mit einigen unwesentlichen Schäden weggekommen, obwohl gerade hier im Falle eines stärkeren Eisganges ein grosser Schaden nicht zu vermeiden gewesen wäre. Besondere Schwierigkeiten hat die Regulirung heuer auf dem der Stadt Pressburg gegenüberliegenden rechten Donauufer zu bewältigen, indem hier zwei gewaltige uralte Steinsporne entfernt werden müssen und das ganze jenseitige Ufer mit Piloten befestigt ist, deren jeder einzelne gezogen werden muss, da das Holz bereits verkalkt ist. Oberhalb der Donaubrücke hingegen wird das Strombett durch ein Parallelwerk verengert. Weiter wird heuer noch der Wieselburger Donauarm von Csuny bis Ragendorf und der Hauptstrom von Nagy-Bajcs bis Aranyos in Angriff genommen.

Magdeburg. (Elbeverkehr 1892.) Nach der amtlichen Statistik des Deutschen Reiches sind 1892 auf der Elbe in Magdeburg 297 Güterdampfer und 5840 Segelschiffe angekommen, davon in der Bergfahrt 251 Güterdampfer und 4447 Segelschiffe, in der Tbalfahrt 46 Güterdampfer und 1393 Segelschiffe. Der Flagge nach waren unter den angekommenen Bergschiffen 4692 deutsche und 8 österreichische, unter den angekommenen Thalschiffen 5835 deutsche und 302 österreichische. Abgegangen sind von Magdeburg insgesammt 281 Güterdampfer und 5832 Segelschiffe, davon zu Berg 43 Güterdampfer und 1678 Segelschiffe, zu Thal 238 Güterdampfer und 4174 Segelschiffe. Die österreichische Flagge war unter den abgegangenen Bergschiffen mit 135, unter den abgegangenen Thalschiffen mit 2 Fahrzeugen vertreten. Alle anderen Schiffe führten die deutscbe Flagge. Ueber die Zahl der angekommenen und abgegangenen Personendampfer, Schlepper und Kettenschiffe liegen keine Aufzeichnuugen vor.

An Waaren wurden angefahren: 1,106.465 t, und zwar zu Berg 700.889 t, zu Thal 405.576 t; abgefahren: 395.303 t, nnd zwar zu Berg 23.893 t, zu Thal 371.410 t. Im Einzelnen sind hervorzuheben unter den zu Berg angefahrenen Gütern: 158.445 t Düngemittel, 2195 t Knocbenkohle und Knocbenmebl, 17.765 t Roh- und Brucheisen, 4731 t Cement, Trass und Kalk, 5650 t Lehm, Erde, Kies und Kreide, 46 814 t Weizen und Spelz, 17.315 t Roggen, 58.438 t Gerste, 1012 t Hafer, 35.759 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 7549 t Oelsaat, 2127 t Stroh und Heu, 2621 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 2333 t harte Holzstämme, 6827 t harte Schnittwaare, 22.723 t weiche Holzstämme, 18.836 t weiche Schnittwaare, 11.702 t Fische, 65.085 t Mehl und Mühlenfabrikate, 4031 t Reis, 5582 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 3226 t Zucker, Melasse und Syrup, 17.213 t fette Oele und Fette, 20.591 t Petroleum und andere Mineralöle, 8359 t Steine und Steinwaaren, 28.484 t Steinkohlen, 5280 t Pech, Theer, Harze aller Art, Asphalt; unter den zu Thal angeschwommenen Waaren: 3616 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 5421 t Hafer, 8919 t Gerste, 34.561 t weiche Holzstämme, 4169 t weiche Schnittwaare, 4418 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2265 t Zucker, Melasse und Syrup, 25.082 t Steine und Steinwaaren, 62.207 t Coaks, 244.913 t Braunkohlen, 3298 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren; unter den zu Berg verschifften Gütern: 20.110 t Zucker, Melasse und Syrup; unter den zu Thal verschifften Waaren: 3080 t Düngemittel, 2000 t Roh- und Brucheisen, 2059 t Weizen und Spelz, 4781 t Gerste, 38.112 t Salz, 11.154 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 232.637 t Zucker, Melasse und Syrup, 4350 t Steine und Steinwaaren.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 27. Februar eingetragen die Firma: „Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde ddo. 11. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 110, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. November 1893, Z. 27.880, genehmigten Statuten und des Constitnirungsactes vom 29. Jänner 1894 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von Arnoldstein nach Hermagor.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer (90 Jahre, vom 11. Juni 1893 an gerechnet), soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 400.000 fl. ö. W., zerlegt in 4000 Stück auf den Inhaber lautende Actien zu 100 fl. ö. W. festgesetzt und besteht aus 1500 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 150.000 fl. und 2500 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 250.000 fl. ö. W. Die Actien sind untheilbar.

6 Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsratb; derselbe besteht aus mindestens sieben und höchstens eilf Mitgliedern; dem k. k. Handelsministerium steht das Recht zu, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. In gleicher Weise bat der kärntnerische Landesausschuss, insolange das Land Kärnten durch den Besitz von Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die anderen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Geueralversammlung aus der Zahl der Actionäre auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt.

Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die österreichiscbe Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ibren ordentlichen Wohnsitz haben.

Im Falle des Ablebens oder Ausscbeidens eines gewählten Verwaltungsraths-Mitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, soferne etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltnngsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzabl zu ergänzen.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 29. Jänner 1894 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt:

Leopold Freiherr zu Aichelburg-Labia, k. und k. Kämmerer in Klagenfurt,

Hans Gasser senior, Fabriksbesitzer in Hermagor,

Dr. Arthur Herzfeld, Beamter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien,

Felix von Mottony, Fabriksbesitzer in Arnoldstein, und

Dr. Carl Ubl, Advocat und Director der Sparcasse in Klagenfurt.

Vom kärntnerischen Landesausschuss wurde Hermann Hinterhuber, k. k. Bergrath und Landesausschuss-Beisitzer zu Klagenfurt, in den Verwaltungsrath entsendet.

7. Die Firmazeichnung erfolgt in der Art, dass der vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Firmawortlaut collectiv von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem mit der Procura betrauten Beamten, von Letzterem mit einem die Procura andeutenden Zusatze, unterzeichnet wird.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Ferner wurde bei der Firma: „K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang" Alfred Tunkler Ritter von Treuimfeld als Mitglied des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht, dagegen Friedrich Schlemüller, Director der Mährisch-schlesischen Centralbahn in Wien als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen. — Weiters wurde eingetragen, dass Alfred Tunkler Ritter von Treuimfeld, k. und k. Hauptmann a. D. in Wien und Director der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte bestellt wurde.

Endlich wurde bei der Firma: „K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn" eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der 41. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 27. Mai 1893 und beziehungsweise über Ermächtigung Seitens dieser Generalversammlung in der Verwaltungsrathssitzung vom 22. November 1893 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Jänner 1894, Z. 30.794, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet. Diesen zufolge besteht der Verwaltungsrath aus mindestens acht und höchstens zwölf von der Generalversammlung auf die Dauer von drei Jahren zu wählenden Mitgliedern. Scheiden Mitglieder des Verwaltungsrathes vor Ablauf ihrer Functionsdauer aus oder ist die statutenmässig zulässige Maximalzahl der Verwaltungsratbsmitglieder nicht erreicht, so kann die entsprechende Anzahl von Verwaltungsrathsstellen provisorisch durch den Verwaltungsrath besetzt werden. Die definitiven Wahlen erfolgen in der nächsten Generalversammlung. Bei den Wahlen, welche den Ersatz ausgeschiedener Mitglieder des Verwaltungsrathes bezwecken, treten die Neugewählten bezüglich der Functionsdauer an die Stelle ihrer Vorgänger. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

Salzkammergut - Localbahn - Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. Februar wurde in Salzburg die IV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Friedrich Volz, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrathes Ludwig Santer, abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche ein Actiencapital von 4,533.000 fl. mit 900 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht pro 1893 genehmigend zur Kenntniss und beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, von dem 120.099 fl. 17 kr. betragenden Reingewinne 6004 fl. 96 kr. für die Dotirung des Reservefondes und 113.940 für die Einlösung des am 1. Juli fälligen Coupons der Prioritäts-Actien zu verwenden und den Rest per 154 fl. 21 kr. auf neue Rechnung zu übertragen. Hierauf wurde die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes mit sieben fixirt und wurden die ausscheidenden Mitglieder Dr. Friedrich Volz und Max Reinhard wieder- und Dr. Hneber, Bürgermeister der Stadt Salzburg, in den Verwaltungsrath neugewählt. Die bisherigen Revisoren Baum, Gross und Hafferl wurden als solche wiedergewählt. Schliesslich wurde über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, das Gesellschaftscapital um den Höchstbetrag von 1 Million Gulden zu erhöhen und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, mit der Regierung wegen Festsetzung der endgiltigen Ziffer dieser Capitalserhöhung und der einschlägigen Aenderung der Gesellschaftstatuten Verhandlungen zu pflegen. Gleichzeitig wurde auch die vom Verwaltungsrathe beantragte Aenderung der Artikel 40 und 43 der Statuten zum Beschlusse erhoben. In der unmittelbar nach der Generalversammlung abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Friedrich Volz zum Präsidenten und Director Victor Krüzner zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der den Vereinsbahnen am 1. Jänner unterstellten Strecken.) Nach der „Z. d. V. D. E. V." gehörten am Schlusse des verflossenen Jahres dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 72 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterr.-ungar. Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Kgl. Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 255·02 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 77.659·56 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) Preussische Staatseisenbahn-Verwaltungen	25.999·83 km	
b) Bayerische (einschl. Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5.692·20 „	
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2.765·94 „	
d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1.703·12 „	
e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1.453·98 „	
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1.655·06 „	
g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	4.111·14 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		43.381·27 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen (K. k. Oesterr. Staatsbahnen 8.109·81 km, Kgl. ungar. Staatsbahnen 10.233·94 km)		27.568·61 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		104·28 „
4. Niederländische Verwaltungen		2,755·67 „
5. Luxemburgische „		166·17 „
6. Belgische „		699·08 „
7. Rumänische „		2.492·16 „
8. Russisch-Polnische „		492·32 „
Gesammtbetriebslänge		77.659·56 km

Da der Verein mit einer Länge von 76.578·53 km Eisenbahnen in das Jahr 1893 eingetreten war, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1.081·03 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit 522·96 km	oder	48·38 pCt.
„ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen	„ 491·44 „	„	45·46 „
„ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	„ 66·63 „	„	6·16 „

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·797 km lange Strecke Sichem-Montaigu der Grand Central Belge-Eisenbahn, welche am 22. Jänner dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XXXIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 5. März herausgegebene XXXIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 529: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. Februar 1894, Z. 3133, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Ein- und Durchtriebes von Klauenthieren aus Ungarn (Siebenbürgen) in und durch die Bukowina.

Nr. 530: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. März 1894, Z. 12.381, betreffend die vorschriftsmässige Ausstellung der Viehpässe für das zur Einfuhr in die Schweiz bestimmte Vieh.

— (Inhalt des XL. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 6. März herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 531: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 1. März 1894, Z. 3159, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Klauenthieren in den Stationen Itzkany und Hatna, sowie der Abhaltung von Klauenviehmärkten in Suczawa.

Nr. 532: Bundesrathsbeschluss vom 23. Februar 1894, betreffend Bestimmungen für den Viehtransport auf Eisenbahnen in der Schweiz.

— (Inhalt des XLI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 7. März herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 533: Verfügung des kgl. italienischen Ministeriums des Innern vom 1. Februar 1894, betreffend die Einführung besonderer Massregeln zur Bekämpfung der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des XLII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 8. März 1894 herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 534: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. März 1894, Z. 29.627, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Bregenz in Tirol und Vorarlberg nach Böhmen.

Nr. 535: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 2. März 1894, Z. 2036, betreffend die Beibringung von Viehpässen für Einhufer im Verkehre mit Bayern.

— (Inhalt des XLIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 10. März 1894 herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 536: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. Februar 1894, Z. 5568, betreffend die Ausstellung von Viehpässen im Verkehre nach der Schweiz.

Nr. 537: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 7. März 1894, Z. 1984, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus Wr.-Neustadt nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 538: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. März 1894, Z. 3594, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Klauenthieren in den Stationen Czernowitz, Kuczurmare, Luźan, Volksgarten, Bojan, Sadagura und Zuczka.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Februar 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar 1894	Stand am letzten Februar 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	91.577	21.177	19.411	93.343
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	4.146	780	1.035	3.891
Stärke	5.522	503	525	5.500
Wein	10.776	2.157	2.595	10.338
Zucker	25.871	13.544	9.408	30.007
Weizen	14.715	363	—	15.078
Diverse	30.547	3.830	5.848	28.529

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar 1894	Stand am letzten Februar 1894
Lagerscheine:				
Stück	67	3	2	68
Versicherungswerth ö.W. fl.	115.145	6.400	3.500	118.045
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	56.700	3.300	1.750	58.250

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar 1894	Stand am letzten Februar 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	76.580	15.195	22.028	69.747
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	5.658	—	—	5.658
Hafer	25.038	11.853	12.495	24.396
Korn	34.706	—	5.265	29.441
Gerste	5.230	2.262	3.334	4.159
Diverse	5.948	1.080	934	6.093

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar 1894	Stand am letzten Februar 1894
Lagerscheine:				
Stück	1	1	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	97.450	22.800	—	120.250
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Februar d. J. dem Centralinspector und Vorstande des finanziellen Dienstes der privilegirten österreichischen Nordwestbahn Carl Werner in Anerkennung seiner verdienstlichen Wirksamkeit das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium, Dr. Robert Sturm, zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer. bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1894 treten folgende Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag IV zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Tarife Theil II a, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, enthaltend die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 20 (Bier in Fässern), und zwar:
   a) bezüglich der Frachtsätze für Klein-Schwechat, Linz, Redl-Zipf und Wien K.E.B. im Verkehre mit Paris (Douane und Reuilly) mit 1. April 1894,
   b) im Uebrigen mit 1. Juli 1894;

b) Nachtrag 10 zu dem vom 15. Juli 1881 giltigen Tarife Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverband, enthaltend die Aufhebung der Frachtsätze für Pilsen des Ausnahmetarifes Nr. 17 des Nachtrages 8 A für Bier in Fässern (1) und leere Bierfässer (2).

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 8. März 1894. [196]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag IX zu den allgemeinen Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr. (Mit Schiffahrtsbeginn 1894 ist unter Aufhebung der bisherigen Nachträge I einschliesslich VIII, ein neuer Nachtrag IX zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft getreten. Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, der speciellen Vorschriften für gewisse Transportartikel und des Tarifes für Nebengebühren, eine Neuauflage der Waarenclassification, und zwar ein neues alphabetisches Verzeichniss der im Tarife benannten Frachtgüter, ein neues alphabetisches Verzeichniss der in der Fracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Artikel, mit Angabe ihrer Tarifirung und ein besonderes Verzeichniss jener Artikel, für welche ermässigte Frachtsätze bestehen, eine Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Stationen, eine Aenderung und Berichtigung der Stationstarife, eine Aenderung und Ergänzung der Specialtarife, eine Aenderung des Tarifes für Geldsendungen und eine Berichtigung der Transport-Versicherungsgebühren.

Aus den nunmehrigen allgemeinen Bestimmungen ist bezüglich der Wiener Landungsplätze Nachstehendes hervorzuheben:

a) Wien Nordbahnlände (Station Wien Donauuferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) dient dem Umschlagsverkehre von der Bahn zum Schiff und vice versa für Güter aller Art, mit Ausnahme sehr schwerer oder voluminöser Gegenstände, welche in Wien Praterquai manipulirt werden müssen. Eine Loco-Auf- oder Abgabe (d. i. Zu- oder Abfuhr mit Strassenfuhrwerken) kann an diesem Landungsplatze nicht erfolgen.

b) Wien Praterquai dient für die Auf- und Abgabe (Zu- und Abfuhr mit Strassenfuhrwerken) der von Wien loco abgehenden, bezw. für Wien loco bestimmten Güter. Ausserdem ist daselbst ein directer Bahnumschlagsplatz (Bahnexpositur der Station „Wien Lagerhaus“ der Donauuferbahn der k. k. österreichischen Staatsbahnen) etablirt und werden in der Richtung von der Bahn zum Schiff Güter aller Art expedirt. In der Richtung vom Schiff zur Bahn erfolgt ein directer Umschlag nur für solche Güter, welche in Folge ihres grossen Gewichtes oder voluminöser Beschaffenheit an den andern Wiener Umschlagplätzen nicht manipulirt werden können.

c) Wien Donauquaibahnhof (gleichnamige Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Donauuferbahnhof) dient hauptsächlich für den Umschlagverkehr in der Richtung vom Schiff zur Bahn. In umgekehrter Richtung werden in der Regel nur Massenartikel (Steine, Brückentheile etc.) in grossen Quantitäten (vorzugsweise Schleppladungen) umgeschlagen. Eine Loco-Auf- oder Abgabe findet daselbst nicht statt.

Aus den Bestimmungen über Nebengebühren ist insbesondere zu erwähnen:

Ab- und Auflegegebühr. In jenen Stationen, in welchen das Ablegen der Frachtgüter von den Strassenfuhrwerken, sowie das Auflegen auf dieselben gesellschaftliche Organe besorgen, wird für je eine dieser Leistungen eine Gebühr von 1 kr., bezw. 2·5 Cents., bezw. 2 Pf. bei Sendungen im Gewichte von mindestens 2000 kg per Frachtbrief oder Zahlung für dieses Gewicht und eine Gebühr von 2 kr., bezw. 5 Cents., bezw. 4 Pf. bei Sendungen von geringerem Gewichte für je angefangene 100 kg mindestens aber 2 kr., bezw. 5 Cents. oder 4 Pf. per Sendung eingehoben. Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllter Fässer mit kreisrundem Boden), oder deren Länge 6 m überschreitet, müssen durch die Partei ab- und aufgelegt werden. Wird das Ab- oder Auflegen auf Verlangen der Partei durch die Gesellschaft übernommen und besorgt, so wird für jede dieser Leistungen eine von Fall zu Fall zu vereinbarende besondere Gebühr, mindestens aber 3 kr., bezw. 7·5 Cents. oder 6 Pf. für je angefangene 100 kg eingehoben.

Einlade-, Auslade- und Umladegebühr. Die Ein- und Ausladegebühren sind bereits in den Frachtsätzen jener Tarife, welche nicht ausdrücklich exclusive Ein- und Ausladung erstellt sind, inbegriffen. Verursacht die Ein-, Aus- oder Umladung voluminöser Gegenstände oder von Colli, welche einzeln mehr als 1000 kg wiegen, mehr Auslagen als in den betreffenden Frachtsätzen eingerechnet sind, so sind die thatsächlich erwachsenden Mehrkosten besonders zu vergüten.

Die Umschlagegebühr von Gütern der Classe I, A und B (voluminöse Gegenstände und Colli im Einzelgewichte von mehr als 1000 kg ausgenommen) in an die Lände gestellten Eisenbahnwaggons oder vice versa wird, wenn diese Arbeitsleistung durch die Gesellschaft besorgt wird, in Regensburg, Passau, Budapest Donauuferbahnhof, Mohacs, Belgrad, Bazias, Giurgewo, Czernawoda, Sissek Südbahnlände, Sissek Galdiwa, Siekowetz und Baris nach einem besonderen Tarife berechnet. In Korneuburg, Wien Nordbahnlände und Donauquaibahnhof sind die Umladungskosten bereits in den Frachtsätzen der Tarifclassen I, A und B eingerechnet. Beim Güterumschlag eventuell erwachsende andere Auslagen wie: Verbindungsbahngebühr, Kosten für Packungsstricke, für Beistellung der Wagendecken u. s. w., sind besonders zu entrichten und geben die betreffenden Agentien über die Höhe dieser Gebühren Auskunft. Die Umschlagspesen für Holz, Kohle, Getreide, Steine, Erze in ganzen Schleppladungen bleiben besonderen Vereinbarungen vorbehalten.

Die Waaggebühr ist zu entrichten, wenn seitens der Partei im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben erscheint, oder wenn die Partei ausdrücklich die Nachwaage verlangt, oder wenn das im Frachtbriefe vom Absender angegebene Gewicht um mehr als 2 Percent geringer ist, als das von der Gesellschaft ermittelte. Als Waaggebühr werden eingehoben: Bei Sendungen im Gewichte von mindestens 2000 kg per Frachtbrief oder Zahlung für dieses Gewicht 1 kr., bezw. 2·5 Cents. oder 2 Pf., bei Sendungen von weniger als 2000 kg per Frachtbrief 2 kr., bezw. 5 Cents. oder 4 Pf. für je angefangene 100 kg, mindestens jedoch 4 kr., bezw. 10 Cents. oder 8 Pf. per Sendung. Die Waaggebühr wird auch dann berechnet, wenn Colli verschiedener Güterclassen mit einem Frachtbriefe mit nur summarischer Gewichtsangabe zur Aufgabe gelangen und die Ermittlung des Gewichtes der einzelnen Colli durch die gesellschaftlichen Organe

erfolgt. Wird zur Gewichtsermittlung eine Brückenwaage benützt, so wird eine Waaggebühr von nur 1 kr., bezw. 2·5 Cents. oder 2 Pf. für je angefangene 100 kg eingehoben.

Nachnahme-Provision. Nachnahmen müssen in jener Währung declarirt werden, in welcher der für die betreffende Sendung angewendete Tarif normirt ist. Es ist jedoch dem Aufgeber einer Sendung freigestellt, im Frachtbriefe die Münzsorte zu bezeichnen, in welcher die Nachnahme behoben werden soll. Im Verkehr von und nach Haltestellen sind Nachnahmen nicht zulässig. Für Nachnahmen, welche dem Aufgeber gleich bei Aufgabe des Gutes ausbezahlt werden (Baarvorschüsse), sowie für die dem Gute nachgekommenen baaren Auslagen wird eine Provision von 2 Percent des nachgenommenen Betrages berechnet. Für Nachnahmen, welche erst nach ihrer Einzahlung seitens des Adressaten an den Aufgeber ausbezahlt werden (Nachnahmen nach Eingang) wird eine Provision von $^1/_2$ Percent des nachgewiesenen Betrages berechnet. Die geringste für eine Nachnahme zur Einhebung gelangende Provision beträgt 2 kr., bezw. 5 Cents. oder 4 Pf. Die ursprünglich berechnete Provision wird auch dann ungeändert erhoben, wenn die aufgegebene Nachnahme vom Absender ganz oder theilweise zurückgezogen wird.

Lagergeld. Für die Auflieferung (Zufuhr), bezw. die Aufgabe des auf Grund eines Frachtbriefes zur Beförderung gelangenden Gutes wird eine lagergeldfreie Zeit von drei Tagen, zum Bezuge der angelangten Güter eine lagergeldfreie Zeit von fünf Tagen gewährt, welch' letztere mit dem auf die Absendung des Aviso's folgenden Tage beginnt. Bei Ueberschreitung dieser Fristen wird für die Auf- wie für die Abgabe das Lagergeld nach dem hiefür erstellten Tarife berechnet.

Für Petroleum und andere feuergefährliche Artikel, dann für Säuren, wird rücksichlich der Aufgabe eine 24stündige, rücksichtlich der Abgabe eine zweitägige lagerzinsfreie Zeit, welche mit dem auf die Absendung des Aviso's folgenden Tage beginnt, berechnet. Thierische Rohproducte, Heu und Stroh, sowie Waaren, welche der Fäulniss und dem raschen Verderben unterliegen, sind nach erfolgter Avisirung sofort zu beziehen. Für „Landungsplatz restante" gestellte Güter (deren Ankunft nicht avisirt wird), sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche nicht benachrichtigt werden können oder sich die Avisirung ein für allemal schriftlich verboten haben, beginnt die lagergeldfreie Frist mit dem Tage der Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation, und gelten im Uebrigen dieselben Bestimmungen wie für jene Güter, welche dem Adressaten avisirt werden. Die Gesellschaft behält sich vor, nach ihrem Ermessen die Lagergebühren zu erhöhen oder die lagergeldfreie Zeit herabzusetzen, eventuell auch beide Massregeln gleichzeitig in Anwendung zu bringen.

Wartgeld. Bezüglich der Ein- und Ausladung completer Schleppladungen gelten, insoferne nicht in Ausnahmetarifen, bezw. Specialtarifen, besondere Bestimmungen angeführt erscheinen oder nicht besondere Vereinbarungen getroffen werden, folgende Normen: Bei Verfrachtung in ganzen Schleppladungen hat die Partei die Ein- und Ausladung selbst zu besorgen und wird für die Einladung wie für die Ausladung ein Quantum von je 750 q per Schlepp und Tag festgesetzt. Die in diese Ladefristen fallenden Sonntage und nachstehenden Festtage werden als Ladetage nicht angerechnet: In Bayern und Oesterreich-Ungarn die katholischen Feiertage, der Tag des Landespatrones, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes; in Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland die gleichen israelitischen Festtage, die griechischen Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertage, der Neujahrstag und das Fest der Wasserweihe. Bei der Einladung wird der Tag der Schleppanstellung nicht als Ladetag berechnet. Falls jedoch ein Schlepp an mehreren Stationen geladen wird, wird nur an der ersten Ladestation der freie Anstellungstag zugestanden. Bei der Ausladung wird der auf die Absendung des Aviso's folgende Tag nicht als Ladetag berechnet. Für jeden Tag, um welchen die zugestandenen Ein- und Ausladefristen überschritten werden, also auch für die in die Ueberschreitung fallenden Sonn- und Festtage wird bei einer Ladung von 5000 q aufwärts ein Wartgeld von 40 fl., bei einer Ladung von 3000 q aufwärts ein Wartgeld von 30 fl., bei einer Ladung unter 3000 q ein Wartgeld von 20 fl. ö. W. in Noten per Tag berechnet und eingehoben. Bei Begleichung der in Gulden ö. W in Noten bezifferten Wartegelder in einer anderen Währung, erfolgt die Umrechnung zum jeweiligen Tagescurse. Die Gesellschaft behält sich vor, je nach Umständen die Ein- und Ausladezeit herabzusetzen oder die Wartgelder zu erhöhen, eventuell auch beide Massregeln gleichzeitig in Anwendung zu bringen.

Gebühren für die Transportversicherung. In den Frachtsätzen für Güter der Classen I, A und B, sowie für sperrige Güter und explodirbare Gegenstände ist die Transportversicherung bis zum Werthe von 60 fl. ö. W. in Noten, bezw. 150 Frcs. oder 120 Mk. für 100 kg für die der Frachtberechnung zu Grunde liegenden Gewichte inbegriffen. Die Mehr-, bezw. Gesammtwerthe sind in jener Währung zu declariren, in welcher der für die betreffende Sendung angewendete Tarif normirt ist. Bei Berechnung der Transportversicherungsgebühren wird die Werthsumme nicht abgerundet, nur das Product wird auf ganze Kreuzer, bezw. 5 kr., 10 Cents. oder Markpfennig abgerundet.

Versicherungszuschlag für Brandschäden. Für die Haftung, welche die Gesellschaft als Versichernde für Beschädigung von Frachtgütern durch Brand, Blitzschlag, Lösch- und Rettungsarbeiten in der Zeit von der Auflieferung an der Aufgabsstation bis zur Einladung, dann von der Ausladung an der Bestimmungsstation bis zur Ablieferung übernimmt, werden folgende Zuschlaggebühren eingehoben:

Für sperrige Güter, sowie
Güter der Classe I. 1 kr., 2·5 Cents., 2 Pf.
" " " A. 0·5 " 1·25 " 1 " } per 100 kg
" " " B. 0·25 " 0·65 " 0·5 "

Die Summe wird auf ganze Kreuzer, bezw. 5 kr., 10 Cents. oder Markpfennig abgerundet. Besorgt die Gesellschaft nur die Einladung oder nur die Ausladung, so wird (auch bei Schleppladungen) nur die Hälfte der angeführten Gebühren berechnet. Ganze Schiffsladungen, deren Ein- und Ausladung die Parteien besorgen, sind von der fraglichen Haftung und daher auch von der Entrichtung eines Zuschlages befreit. Für die Güter, welche auf Grund specieller Zugeständnisse über die tarifmässig lagerzinsfreie festgesetzte Zeit hinaus unentgeltlich lagern, tritt für die Zeit dieser speciellen Begünstigung — unbeschadet der obigen Gebührenberechnung — vorstehende Haftungerweiterung nicht ein.

Versicherung der Transportgüter gegen die Wintergefahren. Die Versicherung der Transportgüter (einschliesslich der Brandschadensgefahr) wird durch die Verkehrseinstellung der gesellschaftlichen Schiffe nicht begrenzt, sondern dauert ununterbrochen durch die Wintermonate und unter Ausdehnung auf Wintergefahren, insbesondere auf Eisschäden fort.

Speciell für die Versicherung gegen die Wintergefahren werden berechnet: I. Für die Fahrt als Winterfahrtprämie: Für Eil- und Frachtgüter jeder Art, rücksichtlich welcher die Versicherungsprämie in den Frachtsätzen bereits enthalten ist, 3 Percent der tarifmässigen Frachtsätze. Diese Prämie wird, unbeschadet der fortdauernden normalen Transportversicherung, nur für jene Strecke berechnet, welche die Sendung in der Zeit vom 30. November Mittags bis zum Tage (Mittags) der streckenweise nach Verlautbarung erfolgter Schiffahrtseröffnung zurückgelegt hat. Als Ausgangspunkt für die Prämienberechnung gilt die letzte vor dem 30. November Mittags passirte oder erreichte gesellschaftliche Station, als Endpunkt die Bestimmungsstation, falls selbe bis zum Tage der Schiffahrtseröffnung (Mittags) erreicht wird, sonst die bis dahin zuletzt passirte oder erreichte Station. Gleiches gilt in analoger Anwendung für einen Nachwinter, also für den Fall der Wiedereinstellung und abermaligen Eröffnung der Schiffahrt. II. Für den Winterstand als Winterstandsprämie. Für Sendungen, welche — auch bei Nachwinter — in Winterhäfen geborgen werden, oder während eingestellter Schiffahrt in einem Winterhafen in die gesellschaftlichen Fahrzeuge eingeladen oder aus denselben ausgeladen werden:

a) 2‰ des Gesammtwerthes, wenn der Aufenthalt des Gutes in einem oder mehreren Winterständen zusammen 14 Tage oder kürzer dauert;
b) 4‰ des Gesammtwerthes, wenn dieser Aufenthalt länger als 14 Tage dauert.

Wenn der Aufenthalt einer Sendung theilweise unter a) und theilweise unter b) fällt, so ist für jeden Theil der Sendung die bezügliche Prämie zu berechnen. Vom 1. November bis einschliesslich 31. März sind die Aufgeber aller, auch der classenmässig versicherten Sendungen zur Declaration der wirklichen Gesammtwerthe, welche den Maximalsatz der Entschädigung bilden, verpflichtet. Im Unterlassungsfalle hat die Aufgabsstation diese Werthdeclaration vorzunehmen, doch haftet die Gesellschaft nicht für dabei vorkommende Irrthümer und ihre Folgen bei etwaigen Schäden. Auch behält sich die Gesellschaft das Recht vor, zu niedrig bemessene Gesammtwerthe richtig zu stellen. Die Kosten der etwa zur Sicherung von derlei Sendungen unterwegs oder in Winterständen vorgenommenen Umladung, Schifftung, Ausladung, eventuell Einlagerung, werden von der Gesellschaft getragen. Die Gesellschaft behält sich vor, während der Unterbrechung der Schiffahrt — unbeschadet der sonstigen

Bestimmungen des § 58 des Betriebsreglements — Sendungen gegen Frachtbriefübergabe zur Verladung nach Verfügbarkeit von Lade- und Hafenraum anzunehmen oder bis zur Eröffnung ihres Betriebes abzulehnen.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1882. (Aufnahme der Station Kufstein.) Mit Wirksamkeit vom 1. März ab ist die Station Kufstein mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif III für Thüringische, Böhmische und Nürnberger u. s. w. Waaren einbezogen werden:

Von und nach Kufstein	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
	a	b	c
Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk)	3·68	3·41	3·12
Bremerhaven (Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.)	3·88	3·59	3·32
Geestemünde	3·88	3·59	3·32
Brake	3·88	3·59	3·31
Nordenham	3·88	3·59	3·32
Harbnrg H.	3·79	3·49	3·25
Harburg U. E	3·80	3·50	3·26
Altona	3·85	3·55	3·32
Hamburg H.	3·82	3·52	3·29
Lübeck	3·87	3·57	3·34
Stettin	3·69	3·40	3·16

Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. Die mit Wirksamkeit vom 1. März im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr znr Einführung gelangten Ansnahmetarife für rohe Kalisalze etc. etc. nnd Kalk zu Düngezwecken finden vom gleichen Zeitpnnkte an auch in den obenbezeichneten Tarifverbänden Anwendnng. Der Frachtberechnung sind die Kilometerentfernnngen der betreffenden Tarife zu Grunde zu legen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Aufnahme der Station Nengattersleben in den Verband.) Am 15. März wird die Station Nengattersleben des Directionsbezirkes Frankfurt a/M. in den directen Vieh- etc. Verkehr mit den Stationen Altenburg, Bodenbach, Chemnitz, Dresden (Alt- nnd Neustadt), Eger, Hof, Leipzig I. nnd II. (Bayerischer und Dresdener Bahnhof, sowie Vieh- nnd Schlachthof), Plauen i. V. (ober- und unt. Bahnhof), Tetschen nnd Zwickau der Sächsischen Staatsbahnen einbezogen. Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die Abfertignngsstellen Auskunft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Fnttermittel vom 1. August 1893.) In dem Ausnahmetarife für die zu Streu- nnd Fnttermitteln bestimmten Gegenstände ist im Anhange anf Seite 15 I im dritten Absatze unter Kartoffeln (Saat- nnd Fntterkartoffeln) nachzutragen: „Saathafer nnd Saatwicken". Die ab 1. März bis Ende Mai l. J. giltigen Frachtermässignngen werden nur unter der Voraussetzung gewährt, dass die betreffenden Sendungen an Gemeinden, landwirthschaftliche Kreis- oder Bezirkscomités oder Genossenschaften gerichtet sind nnd von diesen der Nachweis erbracht wird, dass das bezogene Saatgnt in Wirklichkeit zur Anssaat verwendet wurde. Die Frachtermässigung erfolgt im Rückvergütungswege und sind Gesnche unmittelbar bei der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit den Original-Frachtbriefen nnd Bescheinignngen belegt einzureichen.

— (Ansnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln vom 1. März 1894.) Im inneren Verkehre der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen sind mit Wirksamkeit vom 1. März 1894 für die nachstehend aufgeführten Düngemittel ermässigte Ansnahme-Frachtsätze in Kraft getreten, nnd zwar:

a) Dünger (Mist nnd Abtrittsdünger), Thomasschlacken und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Gaskalk, Wollstaub, ferner Mergel zum Düngen;
b) rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kiesrit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodncten der Kalisalzverarbeitung bis zn einem Höchstgehalt von 20 pCt. reinem Kali, endlich concentrirter Kalidünger (ans Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 pCt. reinem Kali;
c) Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, nnd Kalkschlamm,

sämmtlich zu Düngezwecken.

Die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für die unter a und b aufgeführten Düngemittel erfolgt sofort im Kartirungswege, für die unter c angegebenen Düngemittel ist die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze an den Nachweis der thatsächlichen Verwendung zum Düngen geknüpft und erfolgt die Gewährnng der Frachtermässigung im Rückvergütungswege. Znnächst gelangen für letztere Düngemittel die regelrechten Frachtsätze zur Anwendung. Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie über die Anwendungsbedingungen ertheilen auf Verlangen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdebnrg - Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Mit Wirksamkeit vom 1. März sind die nachstehenden Ausnahmetarife b und c für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Gebiete des Magdeburg-Bayerischen Verbandes für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg und der Braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits in Kraft getreten:

b) für rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenproducten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalte von 20 pCt. reinem Kali, endlich concentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 pCt. reinem Kali;
c) für Kalk (Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und für Kalkschlamm,

sämmtlich zu Düngezwecken.

Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger (Kilometertafel I und II) des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifes nachgewiesenen Entfernungen zu den in den obengenannten Düngemittel-Ausnahmetarifen b und c angegebenen Kilometer-Frachtsätzen. Der bisherige Ausnahmetarif für Kalirohsalze kommt gleichzeitig zur Aufhebung. Ferner gelangt mit dem obenbezeichneten Zeitpunkte ein Ausnahmetarif für Kalk, gebrannt oder gemahlen, zum Düngen, jedoch nur bezüglich des Versandtes von den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn Elbingerode, Rothehütte-Königshof und Rübeland zur Einführung. Die Frachtsätze für den Verkehr mit diesen Stationen werden in der Weise gebildet, dass an die nach den Entfernungen für Blankenburg am Harz ermittelten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Kalk zum Düngen angestossen werden:

im Verkehr mit Elbingerode . . . . . 0·09 Mk. für 100 kg
im Verkehr mit Rothehütte-Königshof . 0·10 Mk. für 100 kg
im Verkehr mit Rübeland . . . . . 0·09 Mk. für 100 kg

Bei vorstehenden Ausnahmetarifen ist der Vicinalbahnzuschlag ausser Berechnung zu lassen, der Localbahnzuschlag dagegen einzurechnen, soweit derselbe nicht für die auf Seite 9 des Nachtrages 2 des Tarifes bezeichneten Localbahnstationen aufgehoben ist. Die zur Erlangnng der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Kalk etc. etc. zu Düngezwecken für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen vorgeschriebenen Bedingungen gelten auch im Magdeburg-Bayerischen Verkehre.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Ausdehnung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Kalk etc.) Die mit Nachtrag XIII zum Tarifheft 2 zur Einführung gelangten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 31 für rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz und concentrirten Kalidünger und des Ausnahmetarifes 32 für Kalk und Kalkschlamm finden mit Wirksamkeit ab 1. März auch für die Verkehrsverbindungen des Tarifheftes 1 gleichmässige Anwendung.

Saarbrücken—Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft Nr. 3, des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). (Tarifirnng von Malz.) Der mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 in den Ausnahmetarif Nr. 5 aufgenommene Artikel „Malz" ist zu streichen. Die ermässigten Malzfrachtsätze bleiben jedoch bis zum 1. Mai in Kraft.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) — Oberhessen. (Einführung eines Nachtrages.) Am 10. März tritt der Nachtrag VII zum Gütertarife für den vorbe-zeichneten Verkehr in Kraft, welcher ansser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbestimmungen Entfernungen für einige neu aufgenommene Stationen und neue Ausnahmetarife für Düngekalk und rohe Kalisalze enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holz-Ausnahmetarif vom 1. März 1884. (Aufnahme der Station Haaren.) Mit Giltigkeit vom 1. März wird die Station Haaren des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrheinisch) mit dem um 4 km und 0·01 Mk. für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Rothe Erde in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Preussische Staatsbahnen. (Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Düngemittel auf neue Verkehre.) Die mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1894 im Local- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie der grossh. Oldenburgischen Bahn bestehenden Ausnahmetarife für Kalirohsalze und Kalk etc. zum Düngen haben unter gleichen Bedingungen fortan auch Giltigkeit im Verkehr mit Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern-Siegener, der Georgs-Marienhütter, der Krefelder und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Nähere Auskunft über Höhe, bezw. Anwendung der bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Königl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Tarifirung von Schreibkreide.) Vom 10. März ab wird Schreibkreide nach den im Verkehre zwischen Deutschen Nord- und Ostseehäfen und Stationen der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen und des Directionsbezirkes Erfurt einschliesslich anschliessender Privatbahnen für Spielwaaren, Schreibutensilien etc. bestehenden Ausnahme-Frachtsätzen befördert.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die **k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau** beabsichtigt einen Theil des erforderlichsn Bedarfes an **Oberbauschwellen** aus Eichen- und Föhrenholz für das Jahr 1894 noch nachträglich im Wege einer allgemeinen Offertverhandlung zu vergeben.

Die Ablieferung dieser Oberbauschwellen hat in der Zeit vom April bis Ende August 1894 zu erfolgen, und können die auf diese Lieferung Bezug habenden Offertformularien, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse bei dem genannten Bahnerhaltungs-Inspectorate der genannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction oder bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Jeder Offerent hat die zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben und gleichzeitig mit der Vorlage der Offerte ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. des Werthes des offerirten Schwellenquantums an die k. k. Betriebs-Directions-Cassa in Krakau einzubringen.

Das in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformulare ist (sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr. Stempel versehen) längstens bis 30. März l. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau einzubringen.

Hiebei ist das Offert mit der Ueberschrift: „Offert für Lieferung von Schwellen“ zu verschen.

Die Preise sind franco einer bestimmten Station oder mehrerer namentlich anzuführenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen (worunter auch die Verladegebühr zu verstehen ist) zu notiren.

Das Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „Allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die für Lieferung von Oberbauschwellen bestehenden besonderen Bedingnisse“ vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles desselben, zu acceptiren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

des

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
599	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zucker der Position Z—8 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rohrbach-Seelowitz	Lundenburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zur Ergänzung der Vorräthe einer durch Brand zerstörten Zuckerfabrik in Lundenburg; Anf- und Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende August 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	25·5 kr.	19·5 kr.	6·0 kr	Im Rückvergütungswege	Auf die beziehende Zuckerfabrik als Empfängerin lautende Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
600	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		20 dreiachsige Personenwagen III. Classe, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Hrabovka) (St.E.G.) transit	Bränn (St.E.G.)	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeugen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	79·4 kr.	65·5 kr.	13·9 kr.	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtdocumenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienststelle dieser Verwaltung als Empfänger erscheinen	
601	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maner- und Dachziegel	Volovic	Prag (St.E.G.) u. Bubna (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	15·2 kr.	10·0 kr.	5·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	
602	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquets, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Prag K.F.J.B. transito Prag (Smichow) (B.W.B. und B.E.B.) transito	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquets und für 10000 kg pro Wagen bei Coaks	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Fruchtsätze	kr. ö. W. Noten 30·3 34·3		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
603			Düngemittel der Position D—15 der Gütorclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, dann für schwefelsaures Amoniak und rohen Chilisalpeter zum Düngen	Lundenburg	Bellus	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladogewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	37			Im Kartirungswege		
					Bossány					37				
					Csekiész					22				
					Diószegh					25				
					Esztergom-Nána					35				
					Galantha					25				
					Galgócz-Lipolvár					27				
					Illava					36				
					Keresztur-Apaj					36				
					Kosztolány					26				
					Léva					23				
					Lócz-Breszto'any					40				
					Ludány					26				
					Meiszc					35				
					Nemsova					35				
					Nagy-Bicse-Predmér					32				
					Nagy-Szombat					35				
					Nagy-Pélicz					40				
					Nagy-Salló					25				
					Nagy-Tapolcsány					38				
					Nyitra					39				
					Perbete					33				
					Pozsony					36				
					Puchó-Kocskócz					32				
					Szakallos					20				
					Szempcz					37				
					Szered					39				
					Tepla-Trencsen-Teplicz					23				
					Tótmegyer					26				
					Trencsen-Iesztebnik					23				
					Vácz					28				
					Vág-Beszterce					35				
					Visk					39				
					Zelicz					39				
										38				

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Betheiligten Verwaltungen

604																
			Kohzucker	Modřan	Schönpriesen, Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aussig (St E.G. oder Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 90 pCt. des Rohzuckerquantums müssen als Raffinadezucker per Bahn oder Schiff nach einem ausseröesterr. Platze verfrachtet werden, und ist der Nachweis hierüber binnen Jahresfrist nach beendetem Eisenbahntransporte durch Vorlage von Original-Aufgabs-Recepissen oder Duplicat-Frachtbriefen, resp. Schiffs-Connossements, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, zu erbringen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	47·2	44·2	kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895. — Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
605	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzkohle	Zobelsberg	Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen und Triest S.B.	Bei Aufgabe in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen hat durch die Organe der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Localtarif	kr. 44·5	kr. 32·0	kr. 12·5	Im Kartirungswege		
				Gutenfeld					46·5	32·0	14·5			
				Ortenegg					51·5	34·3	17·2			
				Reifnitz					53·5	35·3	18·2			
				Gottschee					57·5	45·3	12·2			
606	Südbahn-Gesellschaft		Kohlen, mineralische, auch Briquettes	Kirchbichl	S. Michele	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	89 Heller	84 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
607	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker	Königgrätz	Kolin transit	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	32·4 kr.	27·0 kr.	5·4 kr.	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz hat nur Giltigkeit für Sendungen nach Pecek
608	Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.		Die mit Verordnungs-Blatt Nr. 148 ex 1893, Position 2913 der Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz für Baumaterialie gewährte 50percentige Ermässigung der Localfrachtsätze wird unter den gleichen Bedingungen und für die gleiche Zeitdauer nunmehr auch auf Maschinen, Fabrikseinrichtungs-Gegenstände und Eisenbahnschwellen ausgedehnt.											

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 27 ex 1894, unter Position 579 haben in der 7. Rubrik die Worte: „bis auf Widerruf, längstens aber" zu entfallen.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
117 vom 10. October 1893	1856		Pitch-pine (Pechkiefer)	Triest S.B.	Bares	Wird durch die im Verordnungs-Blatte Nr. 27 vom 8. März 1894, sub fortl. Nr. 573, verlautbarte Begünstigung gegenstandslos

Tüchtige Eisenbahn-Tarif-Calculanten

sowohl für Stunden, als auch für den ganzen Tag, finden **dauernde und einträgliche Beschäftigung.**

Persönliche Vorstellung von 3—5 Uhr täglich bei Herrn **Dr. Alexander Pupovac, Wien,** IX., Alserstrasse Nr. 8, Thür Nr. 8. (408)

Tarifeur

versirt, mit besten Referenzen, **sucht Beschäftigung** für die Nachmittags- eventuell Abendstunden.

Anträge erbeten sub **„Ausdauer U. E. 966"** an **Otto Maass, Wien I/1.** (413)

Umsatz von Getreide im öffentlichen Landeslagerhause in Lemberg

vom 1. Jänner bis 31. December 1893.

Monat	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth
	Kilogramm			ö. W. fl.	Kilogramm			ö. W. fl.
Vorrath vom 31. December 1892	725 040	3.934	728.974	75.252	—	—	—	—
Jänner 1893	493.003	3.419	496.422	85.838	292.534	—	292.534	71.433
Februar „	273.711	—	273 711	56.133	433.717	7.353	441.070	68.743
März „	395.220	—	395.220	46.414	461.443	—	461.443	60.696
April „	140.601	—	140.601	11.082	279.536	—	279.536	30.745
Mai „	186.433	—	186.433	12.240	387.921	—	387.921	28.371
Juni „	316.335	—	316.335	20.700	345.303	—	345.303	22.498
Juli „	238.342	10.020	248.362	27.502	296.822	—	296.822	30.203
August „	16.026	—	16.026	1.066	140.830	—	140.830	9.094
September „	85.431	9.920	95.351	6.675	55.138	19.940	75 078	6.036
October „	92.262	29.814	122.076	10.581	79.514	9.860	89.374	5.577
November „	204.614	119.864	324.478	21.399	129.046	69.888	198.934	11.874
December „	435.253	42.396	477.649	34.966	91.531	9.869	101.400	9.307
Vorrath am 31. December 1894	—	—	—	—	608.936	102.457	711.393	55.271
Zusammen	3,602.271	219.367	3,821.638	409.848	3,601.271	219.367	3,821.638	409.848
Ausgefolgt	2,993 335	116.910	3,110.245	354.577				
Umsatz	6,595.606	336.277	6,931.883	764.425				

Umsatz von Spiritus im öffentlichen Landeslagerhause in Lemberg

vom 1. Jänner bis 31. December 1893.

Monat	Eingelagert		Ausgelagert	
	Hektolitergrade	Versicherter Werth	Hektolitergrade	Versicherter Werth
Stand am 31. December 1892	79.552	17.554	—	—
Jänner 1893	80.805	12.120	—	—
Februar „	184.447	27.669	1.232	185
März „	303.081	45.527	1.018	153
April „	117.971	17.696	4.211	928
Mai „	49.024	7.354	5.804	871
Juni „	38.001	5.700	36.175	4.859
Juli „	59.482	8.942	104.919	16.242
August „	3.993	596	122.298	18.764
September „	68.818	10.322	151.807	24.601
October „	10.274	1.541	241.304	37.768
November „	—	—	136.928	20.543
December „	—	—	94.790	14.218
Stand am 31. December 1893	—	—	94.962	15.889
Zusammen	995.448	155.021	995.448	155.021
Ausgefolgt	900.484	139.132		
Allgemeiner Umsatz vom 1. Jänner bis 31. December 1893. (d. h. 169·60 Waggons Spiritus.)	1,895.932	294.153		

Umsatz der Lagerscheine und Warrants im öffentlichen Landeslagerhause in Lemberg

vom 1. Jänner bis 31. December 1893.

Monat	Ausgestellt						Eingezogen					
	Getreide			Spiritus			Getreide			Spiritus		
	Stück	Kilogr.	Versich. Werth	Stück	Kilogr.	Versich. Werth	Stück	Kilogr.	Versich. Werth	Stück	Kilogr.	Versich. Werth
Stand am 31. December 1892	5	48.232	3.700	1	5.038	1.060	—	—	—	—	—	—
Jänner 1893	8	80.685	6.440	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar „	10	100.515	7.600	2	21 398	3.210	3	30.635	2.310	1	10.699	1.605
März „	1	14.118	1.004	5	46.919	7.342	5	48.233	3.100	1	5.038	1.060
April „	3	22.884	2.152	4	42.776	6.427	5	54.025	4.534	2	15.014	2.556
Mai „	1	10.070	800	5	56.616	8.492	6	53.323	5.052	1	10.699	1.605
Juni „	3	30.062	2.400	—	—	—	8	80.218	5.900	—	—	—
Juli „	2	11.210	1.300	1	10.076	1.511	—	—	—	2	20.076	3.011
August „	1	10.020	700	2	21.889	3.275	1	10.070	800	3	31.734	4.760
September „	—	—	—	2	20.548	3.082	4	40.082	3.100	5	62.115	9.328
October „	1	19.954	1.950	—	—	—	—	—	—	1	8.401	1.261
November „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	29.330	4.398
December „	7	70.356	5.000	—	—	—	1	9.908	1.000	2	21.889	3.275
Stand am 31. December 1893	—	—	—	—	—	—	9	91.612	7.250	1	10.265	1.540
Zusammen	42	418.106	33.046	22	225.260	34.399	42	418.106	33.046	22	225.260	34.399

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 15. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Durchführung der Anträge der Eisenbahn-Tarif-Enquête im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 7. März 1894, Z. 9318, an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als die geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend das Ergebniss der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Im Nachhange zu dem h. a. Erlasse vom 22. Februar 1894, Z. 9089, betreffend das Ergebniss der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben, wird der geehrten Verwaltung rücksichtlich jener Anträge der Enquête, welche eine Abänderung der Bestimmungen des Betriebsreglements betreffen, Nachstehendes mitgetheilt:

1. Sofern diese Anträge auf eine Abänderung der Bestimmungen über den Güterverkehr sich beziehen, wird wegen Durchführung derselben vorerst das Einvernehmen mit dem Herrn kgl. ungar. Handelsminister gepflogen.

Aus diesen Anträgen wurde jedoch der Seitens der geehrten Bahnverwaltungen zu § 50 (Protokoll Seite 29) gestellte Verbesserungsantrag vorläufig ausgeschieden.

Dieser Antrag geht dahin, eine Bestimmung in das Betriebsreglement aufzunehmen, welche die Bahnen zu der in der Zusatzbestimmung III des Tarif-Theiles I vorgesehenen Ausschliessung gewisser Güter der Anlage B vom Eilgutverkehre ausdrücklich ermächtigt. Abgesehen davon, dass der gegenwärtige Vorgang, wonach aus Rücksichten für die Betriebssicherheit gewisse Güter nur durch eine Zusatzbestimmung zum Tarif-Theile I von der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen werden, zu einer Unzukömmlichkeit oder Beschwerde einen Anlass nicht geboten hat, erschien es nicht angezeigt, dem Wunsche der Bahnverwaltungen durch eine Ergänzung des Betriebsreglements ohne gleichzeitige analoge Ergänzung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr entgegenzukommen, weil dies zu dem Missverständnisse führen könnte, dass die Bahnverwaltungen nicht berechtigt seien, im internationalen Verkehre die Eilgut-Beförderung derartiger Gegenstände auszuschliessen.

Weiters ist der zu § 58, Abs. 2 (Protokoll, Seite 20), gestellte Antrag auf Zulassung eines General-Reverses für mangelhafte Verpackung des Gutes nicht in Form einer Abänderung des Betriebsreglements, sondern durch Aufnahme einer Zusatzbestimmung im Tarife Theil I durchzuführen, da nach § 58, Abs. 2, die Bahnen nur berechtigt sind, eine Erklärung über mangelhafte Verpackung des Gutes nach Massgabe des vorgeschriebenen Formulars und deren Wiederholung auf dem Frachtbriefe zu verlangen, es daher ohne Weiteres zulässig erscheint, dass an Stelle dieser Erklärungen auch der im Interesse des geschäftlichen Verkehres gewünschte Generalrevers trete.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, letzteren Punkt in die Berathung jener Directoren-Conferenz einzubeziehen, welche sich zufolge des eingangsbezogenen h. a. Erlasses mit den von der Enquête beantragten Abänderungen des gemeinsamen Tarifes, Theil I, zu befassen haben wird.

2. Was jene Seitens der Bahnverwaltungen mit Eingabe vom 8. Jänner 1894, Nr. 6, D, e, gestellten Anträge anbelangt, welche eine Abänderung der Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck betreffen und deren weitere Verfolgung der Regierung überlassen worden ist (Protokoll der Enquête, Seite 27 und 46-47), so hat das Handelsministerium von der Aufnahme dieser Abänderungen in das Betriebsreglement

Umgang genommen. Sämmtliche diese Anträge, gegen welche zunächst hieramts im Principe ein Anstand nicht obwalten würde, stellen sich nämlich mehr oder minder nur als Durchführungsvorschriften der ohnehin im Betriebsreglement niedergelegten grundsätzlichen Bestimmungen dar.

Es wird daher den Bahnen überlassen, diese angeregten Ergänzungen im tarifarischen Wege durch Aufnahme in den in Ausarbeitung befindlichen Tarif Theil I zum Personen- und Gepäcksverkehr durchzuführen und behält sich das Handelsministerium vor, die endgiltige Entscheidung im Gegenstande bei Vorlage des bezogenen Tarifes, Theil I, zu treffen.

Wien, am 7. März 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 6. März 1894,*) betreffend den amtlichen Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf Eisenbahn-Frachtbriefen.

Mit Bezug auf die Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen und die Verordnungen des Finanzministeriums vom 14. Februar und 10. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 24 und 81, wird bekanntgegeben, dass der Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf den von Privatdruckereien hergestellten Eisenbahn-Frachtbriefen vom 1. April 1894 an auch bei den k. k. Hauptzollämtern in Brünn und Lemberg, dann beim k. k. Tabak- und Stempelverschleiss-Magazine in Graz eingeführt wird.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der Linie Wostroměř—Jičin der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Station Turnau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Johann Haratický, Obmann der Bezirksvertretung in Jičin, im Vereine mit Franz Dollanský, Bürgermeister in Jičin, Franz Broul, Präses des dortigen Handelsgremiums, und Dr. Franz Rud. Lohař, Landesadvocaten daselbst, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der Linie Wostroměř—Jičin der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Station Turnau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Februar 1894. Z. 5380.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan bis nach Strassengel und Judendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Ludwig Messek, Hof- und Gerichtsadvocaten in Graz, im Vereine mit Johann Dettelbach, Kaufmann in Graz, mit dem Erlasse vom 14. Juli 1892, Z. 28.815 (Vrdgs.-Bl. Nr. 86 vom 30. Juli 1892), ertheilte und mit den Erlässen vom 26. Jänner 1893, Z. 4110, und vom 12. Juli 1893, Z. 36.404 (Vrdgs.-Bl. Nr. 24 vom 28. Februar 1893 und Nr. 94 vom 15. August 1893), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan bis nach Strassengel und Judendorf neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. Februar 1894. Z. 6188.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzung der projectirten Dampftrambahn von Graz über Unter-Andritz nach Strassengel und Judendorf, und zwar von Unter-Andritz über Ober-Andritz, Neustift und Rinegg nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn, eventuell Zahnradbahn, von Radegund auf den Schöckel.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Ludwig Messek, Hof- und Gerichtsadvocaten in Graz, im Vereine mit Johann Dettelbach, Kaufmann in Graz, mit dem Erlasse vom 5. December 1892, Z. 57.186 (Verordnungs-Blatt Nr. 146 vom 20. December 1892), ertheilte und mit dem Erlasse vom 12. Juli 1893, Z. 36.405 (Verordnungs-Blatt Nr. 95 vom 17. August 1893), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzung der projectirten Dampftrambahn von Graz über Unter-Andritz nach Strassengel und Judendorf, und zwar von Unter-Andritz über Ober-Andritz, Neustift und Rinegg nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn, eventuell Zahnradbahn, von Radegund auf den Schöckel neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. Februar 1894. Z. 6189.

---

*) Enthalten in dem am 11. März 1894 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 43.

Durchführung der Anträge der Eisenbahn-Tarif-Enquête im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie.

Anlässlich der seitens des k. k. Handelsministeriums vom 26. bis 28. October 1893 im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie veranstalteten Enquête wurde, nach erfolgter Scheidung sämmtlicher Interessenten in vier Gruppen, eine Reihe von Anträgen angenommen, durch deren Ausführung nach Anschauung der Enquête den Bedürfnissen der Mühlen-Industrie jeder einzelnen Gruppe ohne Schädigung der anderen Gruppen Rechnung getragen werden kann.

Diese Anträge, welche ihrem Ursprunge nach in solche zerfallen, die von dem in der Enquête gewählten Comité ausgearbeitet wurden, und in solche, welche nach Annahme der ersteren, von einzelnen Mitgliedern der Enquête in Verhandlung gestellt worden sind, erforderten zu ihrer weiteren Berathung seitens der Bahnverwaltungen und zu ihrer Durchführung einen etwas längeren Zeitraum.

Es erschien daher von vorneherein ausgeschlossen, die auf Grund der Enquête-Anträge zu activirenden Tarifmassnahmen bereits am 1. Jänner 1894 in Wirksamkeit zu setzen und musste zunächst eine Verlängerung der für das Jahr 1893 im Interesse der Mühlen-Industrie zugestandenen Tarifermässigungen bis Ende Februar 1894 platzgreifen.

Mit 1. März sind nunmehr die von den Bahnverwaltungen in Ausführung der Anträge der Enquête beschlossenen Tarifmassnahmen zur Durchführung gelangt.

Diese Tarifmassnahmen sind, getrennt nach den vier Interessentengruppen, die folgenden:

Gruppe I.

Mühlen in Galizien und der Bukowina.

Allgemeiner Antrag. „Es wird das Verlangen „gestellt, unter Aufrechthaltung des jetzigen Tarif„systemes den einzelnen Mühlen solche Refactien (mit „Ausschluss solcher für den Versandt von geschälten „Erbsen, geschälter Hirse und Rollgerste) einzuräumen, „welche es ermöglichen, der dermalen bestehenden „Concurrenz sowohl in den galizischen Binnenstationen, „als auch auf den sonstigen Absatzplätzen zu begegnen, „wobei vorzugsweise der Export nach dem Auslande „gefördert werden soll."

A. Verkehr mit dem Auslande.

Anlangend den Verkehr nach den Nordseehäfen wurde von den Eisenbahnen beschlossen, dass der Einheitssatz von zwei Pfennig pro Tonne und Kilometer und vier Pfennig Manipulationsgebühr pro 100 kg, welcher seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft schon früher zugestanden worden ist, auch seitens der Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gewährt werden solle.

Die betreffende Publication — giltig für Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz im Elbeumschlagsverkehre — ist im Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 21 unter Pos. 452, und jene hinsichtlich des directen Bahnverkehres nach Hamburg loco und transit in Nr. 25 des Verordnungsblattes, Pos. 543, enthalten.

Um den Verkehr nach dem nördlichen unp westlichen Auslande möglichst zu erleichtern, wurde von den Bahnverwaltungen Folgendes vereinbart:

a) Die k. k. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen ermässigt für den Verkehr nach Norddeutschland die bestehenden Antheile in der Art, dass bei einem Durchlaufe bis 400 km ein Einheitssatz von 0·20 kr., von 401—500 km von 0·16 kr. und über 500 km von 0·12 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg umgerechnet nach den allgemeinen Normen, gewährt wird.

Die betreffende Publication — giltig für Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste u. dergl., sowie Kleie — ist im Verordnungsblatte Nr. 23, Pos. 501, enthalten.

b) Für die Grenz-Uebergangspunkte Eger, Furth i. W., Eisenstein, Passau, Simbach, Salzburg, Lindau, Bregenz, St. Margarethen und Buchs werden bei nachgewiesenem Exporte ermässigte Frachtsätze im Refactiewege für Mehl und Mahlproducte auf Grund des Einheitssatzes von 2 Pfennig pro Tonne und Kilometer plus 4 Pfennige pro 100 kg Manipulationsgebühr bei Durchrechnung über die kürzeste Instradirungsroute zugestanden.

Die betreffende Publication, giltig für Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, ist im Verordnungsblatte Nr. 20 unter Pos. 439 enthalten.

Der von Delegirten dieser Gruppe gestellte Special-Antrag:

„Die bestehenden russischen und rumänischen „Getreideverbandstarife sollen auch im gebrochenen „Verkehr auf das im Inlande verarbeitete Getreide „russischer und rumänischer Provenienz, welches als „Mehl zur Weiterverfrachtung gelangt, in Anwendung „gebracht werden"

wurde von den Bahnverwaltungen aus principiellen Gründen abgelehnt.

B. Verkehr nach Böhmen, Mähren, Oberösterreich, Salzburg, Schlesien, Tirol (exclus. Südbahn-Stationen) und Vorarlberg.

Betreffend diesen Verkehr wurde von den Bahnverwaltungen beschlossen, von den bestehenden Tarifen im Rückvergütungswege percentuelle Nachlässe zu gewähren, welche jenen gleichzuhalten sind, die für die Gruppen III und IV hinsichtlich des Getreidebezuges in Aussicht genommen wurden. Dementsprechend ergibt sich nach den in die Gruppe III fallenden Stationen eine Ermässigung um 10 Percent und nach den in die Gruppe IV fallenden Stationen eine solche um 15 Percent für Mehl und Mahlproducte.

Die betreffende Publication — giltig für Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen — ist im Verordnungsblatte Nr. 22 unter Pos. 472 enthalten.

C. Hinsichtlich des Localverkehres in Galizien und der Bukowina

hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für den Bezug von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse einen 15percentigen Nachlass von den Sätzen des Specialtarifes 1 bei Ver-

frachtung über 50 km zugestanden und ist die betreffende Publication im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 469, enthalten.

Für Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen, wurde für die Stationen mit grösserem Mehlversandt in westlicher Richtung auf Entfernungen über 50 km laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 468, ein 15percentiger Nachlass von den Sätzen des Specialtarifes 1 zugestanden.

Ausserdem sollen von Fall zu Fall, nach Massgabe der obwaltenden Verhältnisse, auf Grund specieller Ansuchen der einzelnen Mühlenetablissements noch besondere Begünstigungen für solche Getreidebezüge gewährt werden, welche in der Richtung von Westen nach Osten rollen und bei welchen demnach einzelne Strecken doppelt befahren werden müssen, nämlich vom Rohproducte in der Richtung von Westen nach Osten und in der Folge nach geschehener Vermahlung von den Mühlenfabrikaten auf dem Wege nach den Consumorten in der Richtung von Osten nach Westen.

Gruppe II.

Mühlen in Wien und Niederösterreich, mit Ausschluss des in Gruppe III fallenden Theiles.

Antrag:

„Es wird gewünscht die unveränderte Aufrechthaltung des jetzigen Tarifzustandes und könnte einer „Alterirung desselben nach Massgabe der Anträge für „die Gruppen III und IV nur in dem Falle zugestimmt „werden, als hiedurch die Gewährung individueller „Begünstigungen nach Bedarf — insoweit sie nicht „der bestehenden Concurrenz zugute kommen — nicht „gehindert wird."

„Auch sollen für den Export von „Kleie" billige „Tarife, etwa Classe C, allgemein zugestanden werden."

Für den Bezug von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse durch die Mühlen in Hainfeld, Piesting, Schrambach, St. Egidy am Neuwalde, Weissenbach a. d. Triesting und Wilhelmsburg wurden laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 471 (Seite 418), im Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbande rücksichtlich des österr. Durchlaufes Nachlässe von 1·1 kr. bis 2·7 kr. pro 100 kg zugestanden.

Für den Getreidebezug der Mühlen in Getzersdorf, Herzogenburg und Traismauer besteht ausserdem laut Anhang 1 zum Local-Gütertarife der k. k. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, eine besondere Begünstigung.

Für Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen der Mühlen in Ebenfurth, Getzersdorf, Herzogenburg, Klein-Schwechat, Traismauer, Wien Donau-Quaibahnhof und Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit wurden seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen individualisirende Begünstigungen auf Grund der thatsächlichen Verhältnisse eingeräumt. (Publication im Verordnungsblatte Nr. 23, Pos. 503.)

Pür Kleie im Export wurde seitens der betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen im Allgemeinen die Classe B zugestanden und ist die Durchführung dieser Tarifmassnahme in den einzelnen Verbandsverkehren gegenwärtig noch im Zuge.

Gruppe III.

Mühlen innerhalb des nachstehend umschriebenen Binnengebietes: Von Lundenburg bis Troppau und darüber hinaus, von Grussbach bis Brandeis an der Adler, von Znaim bis Iglau, von Sigmundsherberg-Horn bis Gmünd, von St. Valentin nördlich bis zur böhmischen Grenze.

Allgemeiner Antrag:

„Es wird das Verlangen gestellt, dass an Stelle der „bestehenden zehnpercentigen Mehlrefactie für den „Versandt von Mehl nach den nördlichen Absatzgebieten „bis zur Reichsgrenze neue Tarife zu treten haben, „welchen das einheitlich für den ganzen Durchlauf „durchzurechnende Barême von 0·4 kr. pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer für die ersten 50 Kilometer, „und von 0·2 kr. pro 100 Kilogramm und jedes „folgende Kilometer plus vier Kreuzer Manipulationsgebühr zugrunde liegt."

„Ausserdem soll der beim Getreidebezug bestehende „zehnpercentige Nachlass in der Form und in dem „Umfange wie im Jahre 1893, jedoch unter Einbeziehung von „Hirse", aufrecht erhalten werden."

Special-Antrag:

„Eine h. k. k. Regierung wird ersucht, ihren Einfluss dahin geltend machen zu wollen, dass in der „Folge die eisenbahntarifarischen Begünstigungen, welche „den Mühlen der III. Gruppe bewilligt werden",

a) soweit sie Getreide betreffen, auf alle Cerealien: Gerste, Hirse, Hülsenfrüchte etc. etc.,
b) soweit sie Mahlproducte betreffen, auf alle Mühlenfabrikate aus Gerste, Buchweizen, Hirse, Hülsenfrüchte etc. etc.,

„zu Gunsten der diese Artikel verarbeitenden Mühlen „ausgedehnt werden."

Seitens der Bahnverwaltungen wurde beschlossen, den obigen Anträgen mit der Massgabe zu entsprechen, dass die Ermässigungen, soweit sie a) Getreide betreffen, sich auf die bereits bisher bonificirten Getreidesorten, und zwar: Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), ferner auf „rohe Hirse" erstrecken sollen.*) Dagegen wurde die Ausdehnung der Begünstigung auf „Gerste" und auf „Hülsenfrüchte" abgelehnt. Soweit die Ermässigungen b) Mahlproducte betreffen, sollen sie sich auf alle Mühlenfabrikate, unter nominativer Anführung von „Rollgerste", „geschälte Hirse" und „Schälerbsen" erstrecken*).

Hinsichtlich des 10percentigen Nachlasses für den Getreidebezug haben dieselben Modalitäten zu gelten, welche im Jahre 1893 bestanden.

Es hat demnach die Beschränkung des Nachlasses auf Transporte mit einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete einzutreten.

Ferner wurde beschlossen, den gleichen zehnpercentigen Nachlass auch für Getreidebezüge aus Galizien und der Bukowina unter denselben Modalitäten zu gewähren.

Dementsprechend ist laut Kundmachung im Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 18, Post Nr. [127], im österreichischen Eisenbahnverbande am 1. März ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Mehl, Mahlproducten aus Getreide und

*) Diese Zugeständnisse wurden übrigens nicht allein in der Gruppe III, sondern auch in den anderen Gruppen durchgeführt.

Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälten Erbsen und geschälter Hirse bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft getreten.

Die für den Bezug von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse eingeräumten Begünstigungen sind im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 470 und 471 publicirt.

Gruppe IV.

Mühlen in den übrigen Theilen von Böhmen, dann Oberösterreich, Salzburg, Tirol (exclusive Südbahnstationen) und Vorarlberg.

Allgemeiner Antrag:

„Das Begehren richtet sich darauf, dass der für den „Getreidebezug bestehende Nachlass unter Einbeziehung „von Hirse von 10 Percent auf 17 Percent erhöht „wird, wobei für Vorarlberg wegen seiner exponirten „Lage die gedachte Ermässigung nicht von dem barême-„mässigen Satze, sondern von den Stationstarifen zu „berechnen wäre."

Seitens der Bahnverwaltungen wurde beschlossen, für Getreidebezüge (incl. Hirse) einen 15percentigen Nachlass zu gewähren und denselben auch auf Getreidebezüge aus Galizien und der Bukowina auszudehnen, und zwar unter denselben Modalitäten wie die Getreide-Begünstigung für die Gruppe III mit der Modification, dass der 15percentige Nachlass blos bei Transporten über 150 km in Anwendung kommt. Für Entfernungen von 50 bis 150 km wird unter den gleichen Modalitäten ein 10percentiger Nachlass gewährt.

Die auf obiger Grundlage für den Bezug von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumten Begünstigungen sind im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 470 und 471 publicirt.

In ersterer Publication ist übrigens auch dem Wunsche der Vorarlberger Mühlen Rechnung getragen, indem der 15percentige Nachlass für den Getreidebezug ab Nussdorf und Wien nach den Stationen von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs oder St. Margarethen von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Local-Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, berechnet wird.

Im Anschlusse an die Begünstigung im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 470, besteht ferner noch eine Refactie für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse von Barcs nach Leoben transit und Leobersdorf transit laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 25, Pos. 546.

Die Böhmische Westbahn hat ausserdem in ihrem Localverkehre die laut Anhang vom 1. April 1892 zu ihrem Tarife giltigen ermässigten Kartirungssätze für den Getreidebezug auf Haide, Haidekorn und Korn und jene für Mahlproducte auch auf Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen ausgedehnt (Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 23, Post Nr. [161]).

Die von den Delegirten dieser Gruppe gestellten Special-Anträge lauten:

„Aller zur Vermahlung gelangende Mais und Cin-„quantin soll dieselbe Frachtbegünstigung wie Weizen „geniessen."

„Die Lagerzinsfreiheit für Getreide soll von drei „Tagen wenigstens auf fünf Tage verlängert werden."

„Es sollen auch für den Mehlversandt in Theil-„sendungen (5000 Kilogramm und darunter) ent-„sprechende Tarifnachlässe gewährt werden".

Ersterer Antrag wurde seitens der Eisenbahnen abgelehnt, ebenso der zweite, dieser jedoch mit dem Vorbehalte fallweiser Entschliessung je nach den localen Verhältnissen.

Rücksichtlich des letzten Antrages wurde es jeder Verwaltung überlassen, Zugeständnisse für den Mehlversandt in Theilsendungen von 5000 kg oder auch in geringeren Quantitäten zu gewähren.

Demgemäss hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 22, Pos. 473, den bereits im Vorjahre bestandenen 10percentigen Nachlass von den Sätzen der Classe A für Mahlproducte in jedem Gewichte in ihrem Localverkehre hinsichtlich der Linien in den Abschnitten A des Heftes 1 und 2 ihres Tarifes aufrechterhalten.

Im Localverkehre der Böhmischen Westbahn werden laut vorerwähnter Kundmachung die bestehenden Begünstigungen des Anhanges vom 1. April 1892 für Mahlproducte etc. in kleineren Quantitäten auch in Hinkunft beibehalten.

Zu bemerken ist schliesslich, dass die für den Bezug von Getreide etc. eingeräumten Tarifnachlässe unter gewissen Voraussetzungen durchwegs auch dem Zwischenhandel bei Weiterveräusserung an eine Mühle zugänglich sind, und dass ausserdem seitens einzelner Bahnverwaltungen in Berücksichtigung der localen Bedürfnisse der an ihren Linien gelegenen Mühlen eine Reihe von Specialbegünstigungen für den Getreidebezug sowohl als auch für den Mehlversandt eingeräumt worden sind.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Kosten, welche aufzuwenden sind, um ein Unternehmen in Betrieb zu setzen, resp. über die ursprünglich festgesetzte Betriebsdauer in Betrieb zu erhalten, tragen die Natur eines Gründungscapitals an sich, und sind daher jene Beträge, welche aus den Betriebseinnahmen zu diesem Zwecke verwendet werden, bei Bemessung der Einkommensteuer nicht als Betriebsauslagen zu behandeln.

Mit dem zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft zum Vertrage vom 7. März 1868 abgeschlossenen Nachtragsübereinkommen vom 4. Mai 1887 wurde das Recht der Gesellschaft zur Benützung der städtischen Strassen zum Baue und Betriebe von Pferdeeisenbahnen, zu Aufstellungsplätzen für Wagen, von Wartehallen etc. vom 30. Juni 1903 bis zum 31. December 1925 gegen ein binnen acht Tagen nach Erhalt der Verständigung von der durch den Gemeinderath erfolgten Genehmigung des Nachtragsübereinkommens zu leistendes Entgelt von 1,550.000 fl. ö. W. ausgedehnt.

Die Zahlung des Entgeltes wurde am 29. Juli 1887 in Baarem geleistet, und die Deckung dieser Ausgabe, so-

wie der Auslagen zur Durchführung der im Nachtragsübereinkommen übernommenen Verpflichtung bezüglich des Baues neuer Linien erfolgte durch die Emission von 30.000 Stück neuer Actien à 200 fl.

In den Rechnungsabschlüssen der Gesellschaft für die Jahre 1888, 1889 und 1890 erscheinen im Gewinn- und Verlustconto unter die Ausgaben mit der Bezeichnung „Kosten der Vertragsverlängerung mit der Commune Wien" für das Gegenstandsjahr Beträge eingestellt, welche sich pro 1888 mit 40.006 fl. 94 kr., pro 1889 mit 40.000 fl. und pro 1890 mit 40.000 fl. bezifferten, während der Entgeltbetrag per 1,550.000 fl., resp. dessen jeweiliger nach Abschlag der vorbezeichneten Jahresquoten verbleibender Rest unter dem Titel „Vertragsverlängerungsconto mit der Commune Wien" unter die Activen des Bilanzcontos aufgenommen wurde.

Bei Bemessung der Einkommensteuer für die Jahre 1889—1891 wurden diese Beträge von den Finanzbehörden nicht als passirbare Abzugsposten anerkannt. Gegen die endgiltigen Entscheidungen der k. k. n.-ö. Finanz-Landes-Direction in Wien vom 26. März 1892, Z. 1798, und 18. Mai 1892, Z. 17.112, betrat die Gesellschaft den Weg der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen, mit folgender Argumentation:

Bei einer industriellen Unternehmung, als welche die Wiener Tramway-Gesellschaft im Sinne des Einkommensteuer-Patentes vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, unzweifelhaft anzusehen ist, bildet nach den §§ 3 und 4 des gedachten Patentes der reine Ertrag derselben, das Reineinkommen der der Erwerbsteuer unterworfenen Erwerbsgattung, das Object der Besteuerung. Aus der weiteren Anordnung des § 10, lit. c, wonach in dem Bekenntnisse zur Einkommensteuerbemessung das Reineinkommen von dem steuerpflichtigen Geschäftsbetriebe anzugeben ist, ergibt sich, dass nur solche Einnahmen und Ausgaben Gegenstand der Fatirung sein sollen, welche aus dem Geschäftsbetriebe hervorgegangen sind, von den Ausgaben also nur jene, welche durch den Geschäftsbetrieb verursacht worden sind.

Das einkommensteuerpflichtige Einkommen bildet im Hinblicke auf diese gesetzlichen Bestimmungen, dann auf den § 7 des Finanz-Ministerial-Erlasses vom 11. Jänner 1850, R.-G.-Bl. Nr. 10, und § 11 des Einkommensteuer-Patentes, bei industriellen Unternehmungen der aus dem Geschäftsbetriebe selbst sich ergebende Reinertrag, d. i. der vom Bruttoertrage nach Abzug der zu dessen Erzielung nothwendigen und vom Gesetze als Abzugsposten zulässig befundenen Kosten verbleibende Ueberschuss. Die weitere Verwendung dieser Ueberschüsse kann auf die Steuerbemessung von keinem Einflusse sein, da nach § 11, Z. 1 des Einkommensteuer-Patentes Capitalsbeträge, die im Laufe des dem Bekenntnisse zu Grunde liegenden Zeitraumes aus der Unternehmung gezogen werden, bei der Angabe des Einkommens nicht in Abzug gebracht werden dürfen.

Hieraus folgt, dass jener Antheil an dem aus dem Betriebe der Wiener Tramway-Gesellschaft sich ergebenden Jahres-Reingewinne, welcher alljährlich unter dem Titel „Kosten der Vertragsverlängerung mit der Commune Wien" in den betreffenden Rechnungsabschlüssen im Gewinn- und Verlustconto in Ausgabe gestellt wurde, eben darum, weil derselbe keinen zur Erzielung des Reingewinnes erforderlichen Aufwand bildet, vielmehr aus dem erzielten Reingewinne herrührt, bei Feststellung der Besteuerungsgrundlage für die betreffenden Jahre als Abzugspost nicht behandelt werden darf, und es kann sich diesfalls auch nicht auf die Bestimmung des § 7 des Finanz-Ministerial-Erlasses vom 11. Jänner 1850, wonach das Einkommen von industriellen Unternehmungen nach den Grundsätzen der Verfassung einer richtigen Bilanz auszuweisen ist, und auf den Umstand, dass die fraglichen Quoten thatsächlich bilanzmässige Auslagen der Beschwerdeführerin darstellen, berufen werden, da die gedachte Gesetzesbestimmung nur in dem Sinne aufgefasst werden kann, dass damit der Steuerbehörde ein Controlsbehelf zur Prüfung der Richtigkeit der Bekenntnisse an die Hand gegeben werden wollte, u. z. insbesondere dazu, damit nicht im Laufe des bezüglichen Jahres aus der Betriebseinnahme zur Vermehrung der Vorräthe oder des in der Unternehmung ruhenden Capitals entnommene Beträge ausser Berücksichtigung bleiben.

Es erscheint daher als das zu versteuernde Reineinkommen der Beschwerdeführerin allerdings der durch den Betrieb der Wiener Tramway-Gesellschaft in den Gegenstandsjahren jeweils erzielte Reingewinn, ohne Ausscheidung von Kostenquoten für die Verlängerung der Vertragsdauer mit der Commune Wien, und bilden diese Quoten bei Feststellung der bezüglichen Besteuerungsgrundlagen keine Abzugsposten.

Wird das Wesen des in Rede stehenden Entgeltes per 1,550.000 fl. in Betracht gezogen, so ergibt sich dasselbe Resultat. Diesen Betrag hatte nämlich die Wiener Tramway-Gesellschaft der Commune Wien für die zugestandene Verlängerung des Rechtes der Strassenbenützung für ihren Transportbetrieb um $22^1/_2$ Jahre zu entrichten; dieser Betrag stellt sich daher zweifellos als ein Entgelt dar, welches für die Erlangung der Möglichkeit des Betriebes in der Zeit vom 1. Juli 1903 bis zum December 1925 von der Gesellschaft aufgewendet worden ist und welches aus diesem Grunde allein mit den Kosten des thatsächlichen Betriebes, namentlich in den hier in Frage stehenden Jahren 1888, 1889 und 1890 gewiss nichts gemein hat.

Die Kosten, welche ein Unternehmer aufzuwenden hat, um sein Unternehmen in Betrieb zu setzen (bezw., was hier gleichkommt, über die ursprünglich festgesetzte Betriebsdauer hinaus noch weiter in Betrieb halten zu können), tragen offenbar die Natur eines Gründungscapitals an sich, und thatsächlich ist auch im vorliegenden Falle das zur Deckung dieser Kosten erforderliche Capital im Wege der Emission neuer Actien, also durch Vermehrung, bezw. Erhöhung des Gesellschaftscapitals (Art. 207 H.-G.-B.) beschafft worden. Wenn nun diese Erhöhung des Gesellschaftscapitals alljährlich verringert und zu diesem Zwecke ein Theil der Betriebseinnahmen verwendet wird, so sind die zu diesem Behufe zugeführten Beträge eben Amortisationsquoten, nicht aber Betriebsauslagen, sonach auch in dieser Eigenschaft als Abzugsposten unpassirbar.

[Erkenntniss vom 21. Jänner 1893, Z. 289; ct. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 79.]

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hat am 7. März die Berathung über die Regierungsvorlage, betreffend die Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen, beendet. Der Sitzung wohnte Se. Excellenz der Herr Handelsminister Graf Wurmbrand bei.

Der Berichterstatter Abg. Dr. Exner erklärte zunächst gegenüber dem Herrn Handelsminister, dass Niemand im Ausschusse, am allerwenigsten er selbst, einen Vorwurf wegen des Bestrebens erhoben habe, die Bahnhöfe stylistisch edel zu gestalten, ja im Gegentheile, er habe in seinem Berichte anerkennend der Errichtung des Kunstbeirathes erwähnt und habe nur gesagt, dass jeder unnöthige Luxus vermieden werde und dass jede thunliche Ersparung platzgreifen müsse, um die Kosten für die Herstellung des Normalprofils, des Lichtraumes und des vollen leistungsfähigen Oberbaues zu bestreiten. Die Zusicherung des Herrn Ministers, dass man trachten werde, dieses Normalprofil des lichten Raumes per 4·8 m Höhe auf dem ganzen, dem einheitlichen Staatseisenbahnenverkehre eingeräumten Netze zu erzielen, werde er, sowie das Versprechen, dass auch die inneren Ringlinien als elektrische Bahn auf der Lastenstrasse seitens der Regierung gefördert werden sollen, in den Bericht anfnehmen, um die Regierung an die Zusicherung, welche den grössten Werth haben, erinnern zu können.

Den Abgeordneten Dr. Kaizl und Dr. Herold gegenüber betonte der Berichterstatter, dass er seinerseits und gewiss auch die coalirten Parteien des Hauses und nicht minder die Regierung jene Benevolenz auch Prag sowie jeder anderen Hauptstadt in den Königreichen und Ländern gegenüber bethätigen werden, die heute Wien gegenüber zum Ausdrucke komme, denn die Förderung der Städte-Entwicklung und die Hebung des städtischen Verkehres durch Eisenbahnen und Strassen sei das Postulat einer jeden modernen und einsichtsvollen Legislative und Verwaltung. Dem Präsidenten der General-Direction der Staatsbahnen Dr. Ritter von Biliński dankte der Berichterstatter für die Zusicherung, dass der Bau der Stadtbahnen von nun ab energischer und concentrirter betrieben werden solle.

Sodann wurde das Eingehen in die Specialdebatte mit allen gegen zwei Stimmen beschlossen.

Abg. Ritter von Abrahamowicz sprach sich uneingeschränkt für die Vorlage aus, welche ja nichts Anderes als eine Consequenz des Gesetzes vom Jahre 1892 sei und eine Verbesserung des ganzen Unternehmens darstelle.

Abg. Dr. Graf Piniński erklärte, er werde mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung der Vorlagen für die Stadt Wien für das Gesetz stimmen, betonte aber, dass im Verhältnisse zu dem, was für die einzelnen Länder auf dem Gebiete der Verkehrsanlagen geschaffen werde, zu grosse Opfer von der Volksvertretung für Wien verlangt werden. Dazu komme noch, dass, wie man sich bei den Vorlagen des Jahres 1892 überzeugt habe, der ganze Plan der Arbeiten mangelhaft vorbereitet war. Der Redner erklärte ferner, die Annahme der Vorlage dürfe absolut nicht als Präjudiz bezüglich künftiger Opfer zu Gunsten der Realisirung weiterer Wiener Vorlagen angesehen werden, und verlangte von der Regierung und den Abgeordneten gleiches Wohlwollen zu Gunsten von Investitionen in jenen Ländern, die bis nun ganz ungenügende Verkehrsanlagen besitzen.

Abg. Dr. Herold anerkennt die Zusicherung des Herrn Ministers und des Berichterstatters in Bezug auf die auch Prag und den anderen Landescentren versprochene Benevolenz.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Ich möchte gern die Bedenken beseitigen, als ob die erste Action, die ich im Budgetausschusse zu vertreten habe, überstürzt sei. Ich glaube, die volle Verantwortung Namens der Regierung übernehmen zu können, dass diese Linien um den vorgesehenen Betrag gebaut werden, während bei der Wahl der Penzinger Trace nach der ersten Vorlage Mehrarbeiten und eventuell Ueberschreitungen in der Strecke Hütteldorf—Penzing Westbahnhof—Wien sowie eine Erweiterung dieses Bahnhofes eingetreten wären.

Die gestern bedauerte Verzögerung liegt, wie schon in der Generaldebatte erwähnt wurde, in der naturgemäss sorgfältigen Ausarbeitung des Projectes, wobei der Regierung die eingehendsten und reichlichsten Studien oblagen, ehe das Project der Ausführung zugeführt werden durfte. Ich halte die heutige Vorlage nicht für verwickelt, um so mehr, als alle Redner das nunmehr vorliegende Operat als gut bezeichnet haben.

Ebenso steht die Sache in finanzieller Beziehung günstig, nachdem durch diese Vorlage dem Staatsschatze keine Belastung erwächst, vielmehr $1^1/_2$ Millionen Gulden zu Gunsten der zweiten Banperiode erspart werden. Jene Herren also, welche auf die finanzielle Seite der Frage das wesentliche Gewicht legen, können mit voller Gewissenhaftigkeit zustimmen, weshalb ich dieselbe zur Annahme bestens empfehlen kann. Bei der vorgeschrittenen Jahreszeit würde jede weitere Verzögerung sehr schwerwiegend sein, nachdem eben nur noch die Genehmigung dieser Vorlage abgewartet wird, um sofort mit aller Kraft an die allseits ersehnte rasche Durchführung der Verkehrsanlagen schreiten zu können.

Hierauf wurde das ganze Gesetz ohne weitere Debatte mit allen gegen zwei Stimmen angenommen.

Nach Erledigung des Gesetzentwurfes, betreffend die Wiener Verkehrsanlagen setzte der Budgetausschuss am 7. März die Berathung des Capitels „Handelsministerium", Titel 11 bis 14, „Staatseisenbahn-Verwaltung", fort. Abg. Dr. Ritter von Meznik erstattete den Bericht.

Abg. Dr. Bareuther beantragte in einer Resolution: „die Regierung aufzufordern, mit der bayerischen Regierung wegen Abschlusses eines Péagevertrages behufs Benützung der auf österr. Gebiete liegenden, die Orte Schloppenhof, Eger, Franzensbad, Haslau und Asch berührenden und in Asch mit der Asch-Rossbacher Localbahn in Verbindung stehenden Theilstrecke der bayerischen Staatseisenbahnlinie Waldsassen—Hof für die in Eger einmündenden k. k. Staatsbahnen in Verhandlung zu treten".

Diese Resolution wurde angenommen.

Weiter richtete der Redner an die Regierung das Ersuchen, dass während der Cursaison wieder ein directer Schlafwaggon für die auf der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Franzensbad reisenden Curgäste bis in die Station Franzensbad eingeführt werde, und begründete diesen Wunsch des Näheren.

Abg. Dr. Menger hob hervor, dass die Industrie in mehreren Gebieten Schlesiens aus Mangel an Eisenbahnverbindungen im Niedergange begriffen sei. Er wies diesfalls auf die Linien Freudenthal — Engelsberg — Klein-Mohrau, Bennisch—Kriegsdorf, Freudenthal—Bennisch, Troppau—Wigstadtl und die Zweiglinien nach Jauernig und Weidenau hin.

Abg. Dr. Herold regte die Decentralisation des Staatseisenbahnbetriebes an. Durch dieselbe würde es auch möglich sein, den Erfordernissen sprachlicher Gleichberechtigung zu entsprechen. Redner wünscht ferner die Verstaatlichung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr. Nordwestbahn, erörterte schliesslich die Stellung der Stationsaufseher und trat für eine Verbesserung der Lage derselben ein.

Abg. Lupul besprach die Ausgestaltung des Localeisenbahnnetzes in der Bukowina und befürwortete die sofortige Inangriffnahme des Baues der zwei wichtigeren Linien. Ferner erörterte Redner die hohen Tarife auf der verstaatlichten Linie Nowosielitza—Czernowitz und hob die schädigende Wirkung derselben auf den Verkehr hervor. Redner fordert im Interesse des Handels und des Verkehres in der Bukowina die Errichtung einer Betriebs-Direction, eventuell die Erweiterung des gegenwärtigen Eisenbahn-Betriebsamtes.

Abg. Dr. Beer stellte die Frage, wie es denn mit den Einnahmen des Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1893 und in den ersten zwei Monaten 1894 stehe, da dies von grösster Wichtigkeit für die Entscheidung der budgetären Frage sei.

Abg. Dr. Kaizl bemängelte die Art der Budgetirung, welche jene Capitalien ausser Acht lasse, die der Staat in den selbst gebauten Bahnen angelegt habe. In den niedrigen Staatsbahntarifen sei der eigentliche Sitz der grossen Deficite zu suchen. Durch sie würde ein Druck ausgeübt, der nicht allein die Privatbahnen von jeder Investition zurückhalte, sondern auch die Privatunternehmung, namentlich im Localbahnwesen zurückdränge. Redner verlangte demnach eine energische Erhöhung der Tarife, um endlich das Deficit des Staatsbahnbetriebes zu beseitigen. Ferner beanständete er die Zusammenfassung aller Staatsbahnen in eine Rechnungseinheit und verlangte specielle Nachweise für die grösseren Länder. Schliesslich verwies er auf die Unzulänglichkeit der centralistischen Organisation des Betriebes und auf die nunmehr zu bildenden Landeseisenbahnräthe, an welche eine decentralisirte Organisation des Staatsbetriebes sich anschliessen könnte.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand: Es sind eine Reihe interessanter Bemerkungen gefallen, und ich werde auf die wichtigsten antworten, wobei ich in meinem Ressort auf die Sprachenfrage nicht eingehe. Bezüglich der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn einerseits sind Verhandlungen im Zuge, und bezüglich der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Nordwestbahn stehen sie in Aussicht, und ich hoffe weiter, in der Herbstsaison eine Verstaatlichungsaction dem Hause vorzulegen. Aber so nöthig ich ein derartiges Programm halte, so schwierig ist es zu erstellen, so lange die wichtigsten Bahnen nicht verstaatlicht werden können, d. s. die

Südbahn und die Nordbahn, welche dermalen in dieses Programm nicht einbezogen werden können.

Es handelt sich also bei den zur Verstaatlichung zu beantragenden Bahnen darum, das finanzielle Ergebniss zu prüfen mit Rücksicht auf die durch das Staatsbahnbarême eintretenden Ausfälle. Es ist weiter nicht zu verkennen, dass bei der Verstaatlichung, sowie beim Bau von Bahnen zwei diametral entgegengesetzte Wünsche der Bevölkerung auftreten, und zwar soll der Staat einerseits nicht allzu sehr belastet werden, andererseits wünscht die Bevölkerung Bahnen verstaatlicht oder gebaut, bei welchen eine höhere Verzinsung nicht zu erhoffen ist, und nun wird dann trotzdem der Vorwurf erhoben, dass die so verstaatlichten, bezw. gebauten Bahnen keine Verzinsung ergeben.

Ich theile die ausgesprochene Ansicht, dass die niedrigeren Staatsbahntarife jene Theile der Bevölkerung, welche sich längs Privatbahnen mit höheren Tarifen befinden, doppelt ungünstig belasten, und es war daher wirklich fraglich, ob die Tarifherabsetzung, wie sie erfolgt ist, den Zweck vollkommen erreichte, bezw. kommt zu erwägen, welche Tarifpolitik künftig einzuschlagen sein wird, wenn die Verstaatlichung vorschreitet.

Was die Organisation des Staatsbahnbetriebes betrifft, so ist nicht zu verkennen, dass mit dem Fortschreiten der Verstaatlichung der Wirkungskreis der General-Direction naturgemäss fortwährend wächst und es daher fraglich ist, ob nicht im weiteren Verlaufe eine Ausgestaltung in den Befugnissen der Executivdienststellen eintreten soll. Es wird dies Sache des Studiums der General-Direction sein, und besteht bereits dermalen die Absicht, die Abtheilungen derselben dadurch zu entlasten, indem für das Localbahnwesen eine eigene Abtheilung geschaffen werden soll. Was den Betrieb der Bahnen anbelangt, so kann der Staat wohl nichts von der ihm zustehenden Einflussnahme den Ländern übertragen, wohl aber können die Länder den Bau und die Finanzirung der Localbahnen in die Hand nehmen und fördern.

Was nun die als nicht ausreichend erkannte Art der Nachweisung des Deficites aus dem Staatsbetriebe betrifft, so kann sich Jedermann dasselbe aus den vorhandenen Nachweisen selbst construiren. Aber der Herr Abg. Dr. Kaizl rechnet vielleicht doch zu hoch, weil zu berücksichtigen ist, dass der Staat viele Bahnen mit Deficit übernommen hat, daher den Staatsbetrieb nur die Vermehrung desselben treffen könnte. — Ohne weiter in das Detail einzugehen, so ist doch so viel sicher, dass man mit den Ergebnissen der letzten Jahre des Staatsbetriebes und Erfolges wohl zufrieden sein kann, und glaube ich weiter erwarten zu können, dass die veranschlagten Einnahmen pro 1894 auch factisch erzielt werden. Die von mir vorher gegebene Illustration bezüglich des Baues und der Verstaatlichung der Bahnen trifft sofort betreffs des geäusserten Wunsches wegen Fortsetzung der Dalmatiner Bahnen wieder zu. Die bestehenden Linien weisen ein Betriebsdeficit aus, durch die Fortsetzung wird eine neue Belastung stattfinden, ansser es könnte, was nicht in österreichischer Macht liegt, der Anschluss an die österr. Bahnen dnrch Bosnien erstellt werden.

Was die Bahnhoferweiterung von Pilsen betrifft, so ist die Frage nunmehr principiell geordnet, und ich glaube nur zum Schlusse den Titel des Staatsvoranschlages nach den Ansätzen der Regierung zur Annahme empfehlen zu können.

Abg. Freiherr von Morsey fragte, unter welchem rechtlichen Titel die Südbahn im Stande war, den sonst verhältnissmässig bedeutenden Kohlenverkehr aus dem Köflacher Becken nach Ungarn der Staatsbahn Graz-Fehring zn entziehen und über Pragerhof zu leiten. Dadurch entgehe der Staatsbahn ihre Haupteinnahme für den Winter. Ferner fragte Redner, was zu Gnnsten der steierischen Mühlenindustrie rücksichtlich der Tarifpolitik geschehen werde. Wegen der billigen Tarife ab Basis Budapest oder Raab bis Graz werde der heimische Weizen von der Concurrenz geradezu ausgeschlossen. Redner betonte ferner die Dringlichkeit des Ausbaues der Linie Hartberg—Aspang, da diese Bahn nicht allein strategisch und eisenbahnpolitisch nothwendig sei, sondern auch eine Lebensfrage für die nordöstliche Steiermark bilde. — Endlich besprach Redner den hohen Tarif zwischen den zwei Grenzstationen Fehring-Jennersdorf.

Abg. Dr. Menger bemerkte mit Rücksicht auf die Ausführungen des Herrn Handelsministers, dass eine Erhöhung der Frachttarife die Industrie sehr schädigen würde. Es sei zu erwägen, dass viele unserer industriellen Etablissements schon derzeit mit ähnlichen Etablissements in Ungarn concurriren, welches so überaus billige Frachttarife besitze.

Abg. Dr. Heilsberg ersuchte den Herrn Minister, bei der in Aussicht gestellten Regelung der Tarife nicht in fiscalischer Weise vorzngehen, weil dies eine grosse Schädigung aller producirenden Kreise zur Folge hätte; jene Erhöhung der Tarife, welche jüngst stattgefunden hat, möge als ausreichend angesehen werden.

Nach dem Schlussworte des Referenten wurden die in Verhandlung gestandenen Posten angenommen und über Vorschlag des Präsidenten der Staatsbahnen Sr. Excellenz Dr. Ritter von Biliński folgende Aendernngen an den Ziffern des Budgets beschlossen: Ansgaben (Capitel 27, Titel 14, § 1) Lemberger Bahnhof statt 600.000 fl. 200.000 fl., Rangirbahnhof Podgórze 150.000 fl., erste Rate, zweites Geleise Lemberg—Zloczów 500.000 fl.; Einnahmen (Capitel 33, Titel 14, § 1), Investitionsfonds der Carl Ludwig-Bahn statt 1,032.090 fl. 1,282.000 fl.

In der 261. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. März befinden sich im Einlaufe: eine Regierungsvorlage, betreffend die Erwerbung der von der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest errichteten öffentlichen Lagerhäuser und Hangars im neuen Hafen von Triest, sowie der von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd am Molo III dieses Hafens errichteten Hangars durch den Staat und eine Zuschrift Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers, in welcher eine Aenderung im Voranschlage des Handelsministeriums Capitel 27, Titel 14 („Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt") bekanntgegeben wird, durch welche die Bilanz des Staatsvoranschlages nicht alterirt wird.

Die Abgeordneten Tausche und Genossen interpelliren Ihre Excellenzen den Herrn Finanzminister und den Herrn Handelsminister wegen der Frachtbetragszahlung bei Viehsalz-Transporten und wegen Herabsetzung des Frachttarifes und der Spesen für Viehsalz.

Dieselben Abgeordneten interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen Beibehaltung des Profiles der Frachtwaggons auf einigen österreichischen Uebergangsstationen von Ungarn bei Heu- und Strohsendungen nach Böhmen.

Die Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen angeblicher Uebelstände bezüglich der Signalmittel bei der Südbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Neumarkt-Kallham über Peuerbach nach Waizenkirchen. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministeriums hat unterm 28. Februar die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, bezüglich des von Hans Grafen Taxis nnd Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham der Staatsbahnlinie Wels—Passau über Peuerbach nach Waizenkirchen im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 276.]

Projectirte Localbahn von Brüsau-Brünnlitz über Bistrau nach Polička. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat nnterm 6. März die k. k. Statthaltereien in Prag und Brünn angewiesen, bezüglich des von Arnold Löw Beer und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn von der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bistrau nach Polička im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung, bei welcher vor Allem die Frage der schmalspurigen Anlage der projectirten Localbahn einer eingehenden Erörternng zu unterziehen sein wird, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 66.494 ex 1893.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau — Podgórze - Bonarka: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines Industriegeleises, abzweigend von der Station Podgórze-Bonarka zu der nächst dieser Station zn etablirenden Dampfsägemüble des Civil-Architekten Thaddäus Stryjenski, für den 20. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Julian Poznanski betraut. [G.-I.-Z. 4084.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Graz—Hartberg: Herstellnng einer Desinfectionsanlage und einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Desinfectionsanlage beim Schlachthause in Graz und einer Schleppbahn von diesem Schlachthause zur Staatsbahnlinie Graz—Fehring für den 15. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr von Nenpauer betraut. [G.-I.-Z. 3583.)

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Localbahn von Gr.-Enzersdorf nach Orth: Trassenrevision.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. für eine Localbahn von Gr.-Enzersdorf nach Orth für den 17. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 2756.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Weichensicherungsanlage in Teplitz.) In der Station Teplitz wird eine Central-Signal- und Weichensicherungsanlage errichtet.
[12. Februar, Z. 7285.]

— (Elbeschleppbahn in Aussig.) An der Elbeschleppbahn in Aussig wird ein drittes Geleise ausgeführt.
[16. Februar, Z. 2446.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde: Verladerampeverlängerung und Pflasterung des Abladeplatzes in Haida.) In der Station Haida wird die freie Magazinsrampe um 5·5 m verlängert und ein Ladeplatz von 24 m Länge nnd 6·8 m Breite ausgepflastert.
[15. Februar, Z. 8097.]

— (Linie Rumburg—Nixdorf: Herstellung einer Trinkwasserleitung in Schluckenau.) In der Station Schluckenau gelangt eine neue Trinkwasserleitung zur Ausführnng. [6. Februar, Z. 6400.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Herstellnng eines Canals und einer Wasserleitung.) Das Project für die Herstellung eines Canals und einer Wasserleitung in km 185·8/9 der Linie Prag—Eger unter der Eisenbahngrnnd-Parzelle K.-Z. 399/5 und der Aerarialstrasse K. Z. 475/2 für Zwecke der Stadt Fischern wnrde zur Ausführnng genehmigt.
[9. Februar, Z. 3885.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Stationsnamen-Aenderungen.) Strecke Laibach—Gottschee: Die Bezeichnung der Haltestelle Mitterdorf ist mit 1. Jänner in „Mitterdorf bei Gottschee“ abgeändert worden. — Strecke Absdorf—Krems: Die bisherige Bezeichnung der Station Hadersdorf-Etsdorf wird vom 1. Mai an in „Etsdorf“ abgeändert. — Strecke Pilsen—Eger: Die bisherige Bezeichnung der Station Schweissing wird vom 1. Mai in „Schweissing-Tschernoschin“ abgeändert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Wiederöffnung der Desinfectionsanstalt in Hruschau.) Um die Wagen-Desinfectionsanstalt in Oswięcim, welche bei dem gegenwärtig sehr lebhaften Borstenviehverkehr aus Galizien die Desinfection der in dem zugehörigen Rayon entladenen Viehwagen innerhalb der hiefür vorgesehenen 48stündigen Frist nach der Entladung der Wagen nicht bewältigen kann, zu entlasten, hat die Verwaltnng der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Genehmigung des Handelsministeriums die Wiedereröffnung der Desinfectionsanstalt in Hrnschan veranlasst. [28. Februar, Z. 7888.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Aenderung der Stationsbezeichnnng Brandeis.) Das Handelsministerinm hat gestattet, dass die Bezeichnung der zwischen Wildenschwert und Chotzen der Linie Wien—Bodenbach gelegenen Station Brandeis in „Brandeis a. d. Adler“ nmgeändert werde, um den häufig vorkommenden Verwechslnngen der Stationen Brandeis a. d. Elbe und Brandeis, wodurch häufig Verschleppungen nnd Verzögernngen von Gütern hervorgerufen wurden, vorzubeugen. Die nene Stationsbezeichnung wird mit 1. Mai in Kraft treten. [Z. 12.786.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ergebnisse des Personen- und Frachtenverkehres im Betriebsjahre 1893.) Dem officiellen statistischen Ausweise über die Ergebnisse des Personen- und Frachtenverkehres auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge, wurden im Laufe des Betriebsjahre 1893 auf dem 7507 km umfassenden Betriebsnetze insgesammt 31,402.300 zahlende Personen befördert, demnach — obwohl die Linien blos um 7 km länger waren als im Jahre 1892 — um 2,198.000 Personen mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen hiefür fl. 19,652.000, um fl. 1,042.300 mehr als im Vorjahre. An Gepäck wurden befördert 1,032.500 Stück, die Einnahmen betrugen fl. 787.100, um fl. 36.000 mehr als im Vorjahre. Von den Reisenden entfielen auf den Fernverkehr 11,990.300 und auf den Nachbarverkehr 19,412.000. Im Frachtenverkehre wurden, abgesehen von den zu eigenem Bedarfe beförderten Frachten, die beiläufig 178.000 Waggonladungen betrugen, 1,776.974 Waggonladungen Frachten aufgegeben, um 244.957 Waggonladungen mehr als im Jahre 1892. Die für den Frachtenverkehr in erster Linie massgebenden Massen-Waarengattungen, d. i. Getreide, Mahlproducte und Kohlen betreffend, wird ziffermässig nachgewiesen, dass im Jahre 1893 192.830 Waggonladungen Getreide aufgegeben wurden, um 15.579 Waggonludungen mehr als im Jahre 1892. Einen Ausfall zeigt nur der Artikel Mais, von welchem um 564 Waggonladungen weniger verfrachtet wurden. Hingegen betrug der Verkehr in Mehl, abgesehen von dem Localconsum, der namentlich in Budapest ein sehr grosser ist, 76.610 Waggonladungen, um 14.102 Waggonladungen mehr als im vorigen Jahre, wie denn überhaupt im Jahre 1893 weitaus mehr Getreide speciell in den Budapester Mühlen vermahlt wurde als je bisher, indem die Mühlen in Budapest volle neun Millionen Metercentner Getreide vermahlt hatten und im ganzen Lande mindestens 20 Millionen Metercentner Getreide zur Vermahlung gelangten. An mineralischer Kohle wurden, ohne den eigenen, und zwar sehr bedeutenden Bedarf der Staatsbahnen selbst, 196.177 Waggonladungen, um 58.117 Waggonladungen mehr als im Jahre 1892, verfrachtet, es ist demnach eine Steigerung von über 25 pCt. zu registriren. Eine wesentliche Zunahme ist auch bezüglich des Stückgüterverkehres constatirt, in welchem 433.743 Waggonladnngen, d. i. um 54.762 Waggonladnngen mehr als im Jahre 1892, aufgegeben wurden. Es wnrden ausserdem verladen: 14.196 Waggonladungen Salz (um 1537 weniger als im Jahre 1892); Pflaumen und Zwetschkenmus 7358 Waggonladungen (+ 1511); Kraut, Kartoffeln und Obst 14.658 Waggonladungen (+ 41); Wein 17.920 Waggonladungen (+ 2475); Spiritus 5695 Waggonladungen (+ 1089); Steinöl 14.839 Waggonladungen (+ 775); Tabak 11.851 Waggonladungen (+ 590); Erze 31.321 Waggonladungen (+ 6605); Eisen 55.421 Waggonladungen (+ 14.427); Holz 204.366 Waggonladungen (+ 21.102); Gesteine 83.469 Waggonladungen (+ 13.807); Kalk 15.062 Waggonladungen (+ 2698); Heu und Stroh 11 308 Waggonladungen (+ 5245); lebende Thiere 105.679 Waggonladungen (+ 458); andere, nicht besonders benannte Waaren 190.087 Waggonladungen (+ 29.307); Rüben 58.025 Waggonladungen (+ 7867); Lohe 9939 Waggonladungen (+ 1001).

— (Ergebnisse des Personen- und Reisegepäcksverkehres im Monate Jänner.) Dem officiellen Ausweise zufolge wurden auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, deren Länge nur um 3 km grösser ist als im correspondirenden Monate des vergangenen Jahres, im Monate Jänner insgesammt 2,033.500 Personen und 65.000 Gepäcksstücke befördert. Die Einnahmen betrugen nach der Personenbeförderung fl. 1,268.900 und nach der Gepäcksbeförderung fl. 50.600. Im Vergleiche zu dem Monate Jänner des Jahres 1893 wurden um 309.600 Personen und um 6500 Gepäcksstücke mehr befördert. Das Einnahmenplus betrug insgesammt fl. 199.900 gegenüber dem Jänner des Vorjahres.

Allgemeine Waggonleih-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Präsidenten des Directionsrathes Béla Polyák und in Anwesenheit von 20 Actionären mit 2075 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Allgemeinen Waggonleih-Actiengesellschaft“ (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1893) statt. Nach Constituirnng des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1893 zur Verlesung, welche constatirt, dass an Wagenmiethen fl. 256.673·79 und an Zinsen fl. 25.949·29, somit znsammen fl. 282.623·08 vereinnahmt wurden. Nach Abzug

der Betriebsausgaben per fl. 66.236·90, sowie der Abschreibung vom Fahrpark und vom Werthe der Reservebestandtheile und nach Zuweisung an den Fond zur Erneuerung der Achsen und Räder per fl. 36.254·26, verbleibt ein Reingewinn von fl. 180.131·92, wozu noch der vorjährige Gewinnsaldo per fl. 38.653·03 zuzuschlagen ist, zur Disposition der Generalversammlung. Die Direction beantragt, als Dividende (fl. 22 per Actie) fl. 132.000, als Reservefond fl. 6006·60, als Tantièmen fl. 12.013·19, als Abschreibung von dem Werthe des Hatvaner Depotplatzes fl. 5000, als Abschreihung von dem Werthe der Hatvaner Werkstätte fl. 4571, als Steuerreserve fl. 5000, als Dividenden-Reserve fl. 25.000, zusammen fl. 189.590·79 zu verwenden und den Rest per fl. 29.194·16 auf neue Rechnung vorzutragen. — In dem Stande des gesellschaftlichen Fahrparkes ist im vorigen Jahre keine Veränderung eingetreten, die Gesellschaft hat jedoch im Vereine mit der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft zusammen 1000 neue zehntonnige Kohlenwagen, welche schon im Vorhinein für die nächsten Jahre in fixe Miethe gegeben sind, angeschafft. Schliesslich meldet der Bericht, dass die Direction, durch die für längere Dauer erfolgte Vermiethung des alten Parkes, wie auch der aus eigenen Geldmitteln jüngst angeschafften 500 neuen Wagen, den gedeihlichen Fortschritt des Unternehmens als gesichert betrachtet. — Die Generalversammlung nahm den Bericht znr Kenntniss, bestimmte, dass die Dividende von fl. 22 am 1. März zur Auszahlung gelange und ertheilte das Absolutorium, worauf die Wahlen in den Directions- und den Aufsichtsrath erfolgten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie“ nach Shanghai und Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 T. Gehalt ist am 21. Jänner mit 6 Passagieren und mit 1205 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Shanghai und Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 40 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Schuhwaaren, 104 Colli Esswaaren, 185 Colli Zucker, 10 Colli Farben, 14.513 Stück verschiedene Holzgattungen; nach Bassorah 10 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glasperlen, 15 Colli Kurzwaaren; nach Padang 3 Colli Lederwaaren; nach Bagdad 8 Colli Glasperlen, 3 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Mützen, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 130 Colli Zncker, 30 Colli Zündhölzchen; nach Suez 34 Colli Esswaaren, 43 Colli Zucker, 15 Colli Raaen; nach Gedda 7 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Zündhölzchen, 700 Colli Zucker; nach Suakin 109 Colli Zucker; nach Aden 4 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Lederwaaren, 22 Colli Papier; nach Massaua 120 Colli Zucker; nach Zanzibar 105 Colli Mehl, 64 Colli Glasperlen, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Bombay 10 Colli Mützen, 170 Colli Farhen, 55 Colli Holzwaaren, 123 Colli Seife, 74 Colli Knöpfe, 18 Colli Droguen, 119 Colli Glaswaaren, 5 Colli Musikinstrumente, 29 Colli Garne, 42 Colli Kurzwaaren, 96 Colli Lampen, 26 Colli Spielkarten, 205 Colli Baumwollwaaren, 162 Colli Metallwaaren, 6 Colli Spielwaaren, 23 Colli Leder, 646 Colli Obst, 642 Colli Papier, 96 Colli Manufacturwaaren, 77 Colli Wein, 386 Colli Glasperlen; nach Kurrachee 6 Colli Metallwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 14 Colli Glasperlen, 7 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Garne; nach Calicut 19 Colli Glasperlen, 2 Colli Musikinstrumente; nach Mangalore 6 Colli Metallwaaren; nach Colombo 26 Colli Garne, 9 Colli Manufacturwaaren, 38 Colli Mehl, 4324 Stück Bretter; nach Rangoon 14 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Garne; nach Sydney 17 Colli Glasperlen; nach Madras 2 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 67 Colli Karten, 12 Colli Lampen, 15 Colli Glasperlen, 26 Colli Garne, 7 Colli Holzwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Wein; nach Calcutta 16 Colli Knöpfe, 23 Colli Holzwaaren, 33 Colli Farben, 85 Colli Metallwaaren, 39 Colli Manufacturwaaren, 335 Colli Glasperlen, 22 Colli Kurzwaaren, 38 Colli Glaswaaren, 306 Colli Papier, 79 Colli Garne, 52 Colli Banmwollwaaren; nach Penang 29 Colli Papier, 15 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 1 Collo Musikinstrumente, 20 Colli Erdwachs, 56 Colli Glasperlen, 14 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 21 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Mützen, 60 Colli Bier, 91 Colli Karten, 26 Colli Esswaaren; nach Soerabaya 128 Colli Papier, 306 Colli Erdwachs, 525 Colli Mehl, 39 Colli Glasperlen, 6 Colli Kurzwaaren; nach Batavia 24 Colli Papier, 50 Colli Mehl, 4 Colli Manufacturwaaren, 140 Colli Erdwachs, 15 Colli Glasperlen; nach Samarang 25 Colli Erdwachs, 20 Colli Seife; nach Saigon 20 Colli Erdwachs; nach Cherihon 10 Colli Erdwachs; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Hongkong 57 Colli Bier, 550 Colli Zündhölzchen (400 Colli Option Shanghai), 380 Colli Stahl, 3 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Papier; nach Manila 575 Colli Bier, 31 Colli Papier, 43 Colli Garne; nach Kobe 56 Colli Glasperlen, 11 Colli Farben; nach Shanghai 55 Colli Bier, 11 Colli Parfumerien. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 713.876 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis zum 18. März.)

Adriatischer Dienst.

13. März, um 11 Nachts: Dampfer „Thetis“, Capitän P. Covacich, nach Venedig.
14. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnnovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
15. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän C. Zalampich, nach Venedig.
16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchine, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
17. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Thetis“, Capitan P. Covacich, nach Venedig.
18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Achille“, Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
14. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Aspis“, Capitän E. Klun, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
16. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe“, Capitän G. Matiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol und Rhodns.
17. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän A. Mitis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschlnss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Snlina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela“, Capitän F. Cossovich, nach Indien, Chiua nnd Japan, mit Berührnng von Finme, Port Said, Snez, Adeu, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffnng auf eigene Dampfer in Colombo.
3. April, zu Mittag: Dampfer „. . . . . “, Capitän . . . . . , nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Inspector und Stationschef der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Adolf Edler von Mansfeld den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe;

der Steuermann der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Thomas Cace die königlich serbische goldene Verdienst-Medaille mit der Krone;

der Portier der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Michael Streletz die königlich serbische goldene Medaille und

der Steuermann der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Giovanni Vaudling die königlich serbische silberne Medaille mit der Krone annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1894 gelangen zum Localgütertarife (Neuauflage, giltig ab 1. Jänner 1894) ein Nachtrag I zum Theil II, Heft 1, und ein Nachtrag I zum Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen, bezw. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von 30 kr. ö. W. für das Heft 1 und 10 kr. für das Heft 2 erhältlich.

Wien, am 12. März 1894. [197]

Directer Verkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausgabe des Nachtrages V zum Hefte III.

Mit 15. März 1894 gelangt der Nachtrag V zu dem vom 1. März 1891 giltigen Hefte III zur Einführung.

Durch diesen Nachtrag wird die Bestimmung unter Punkt I des mit 15. Jänner 1894 eingeführten Nachtrages IV entsprechend der durch Nr. 22 dieses Blattes vom 24. Februar d. J. erlassenen Kundmachung dahin abgeändert, dass die bezüglichen Tarife und Frachtsätze nicht mit 1. März 1894, sondern erst mit 1. Juli 1894 ausser Wirksamkeit treten.

Der citirte Nachtrag V enthält ausserdem noch neue Lieferzeit-Zuschlagsfristen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 2 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. März 1894. [198]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin Schlesisch / Märkisch Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XIII zum Hefte Nr. 1 und XII zum Hefte Nr. 2.

Mit 1. April 1894 treten zum Stettin Schlesisch / Märkisch Sächsischen Verbandstarif vom 15. September 1890 die Nachträge XIII zum Heft 1 und XII zum Hefte 2 in Kraft. Dieselben erliegen in den betheiligten Stationen Friedland i/B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staateisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 6. März 1894. [199]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Magdeburg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII.

Mit 1. April 1894 tritt zum Magdeburg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1890 der Nachtrag VII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·15 Mk. erhältlich.

Wien, am 8. März 1894. [200]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII zum Hefte Nr. 1.

Mit 1. April 1894 tritt zum Hefte 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1891 der Nachtrag VII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·05 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 8. März 1894. [201]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIV zum Hefte 1.

Mit 1. April 1894 tritt der Nachtrag XIV zum Hefte 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 in Kraft und erliegt in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direction in Erfurt zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 9. März 1894. [202]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Niederländisch-Deutscher Verband.

Einführung des Nachtrages II zum Theil I.

Mit 1. März 1894 ist der Nachtrag II zum Theil I des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1893 in Kraft getreten.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 9. März 1894. [203]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Verbandstarife.

Mit 1. April 1894 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
II. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes XV (Reis etc.).
III. Einbeziehung der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) in den Ausnahmetarif XX (Zucker).
IV. Einbeziehung der Station Müglitz in den Ausnahmetarif XXIII (Zündhölzchen).
V. Einführung von Frachtsätzen für verschiedene Artikel in den Ausnahmetarif XXIV.
VI. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes XXIV.
VII. Eliminirung von Frachtsätzen.
VIII. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen, und Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 10 kr. ö. W. pro Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 10. März 1894. [204]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1882. — Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. — Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. — Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. Die mit Wirksamkeit vom 1. März im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung gelangten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. etc. und Kalk zu Düngezwecken finden vom gleichen Zeitpunkte an auch in den obenbezeichneten Tarifverbänden Anwendung. Der Frachtberechnung sind die Kilometerentfernungen der betreffenden Tarife zu Grunde zu legen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893. (Frachtsätze für Holz.) Auf Seite 20 des Nachtrages I vom 1. August 1893 ist bei der Localbahn Zwiesel-Grafenau zu ergänzen:

5. Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 1 a und b in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen kommen über Zwiesel—Radldorf—Regensburg bis auf Weiteres folgende Frachtsätze zur Anwendung:

		Ausnahmetarif Nr. 1 a	b
ab Frauenau	nach Eger	0·78	0·78
„ Grafenau	„ „	0·90	0·84
„ Grossarmschlag	„ „	0·87	0·82
„ Klingenbrunn	„ „	0·83	0·80
„ Spiegelau	„ „	0·84	0·81
„ Zwieselau	„ „	0·77	0·77

Mark für 100 kg

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Aufnahme des Artikels „Wollstaub“ in die für Düngemittel bestehenden Ausnahmetarife.) Der Artikel „Wollstaub“ ist in die im Localverkehre, sowie in den directen und Verbands-Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Düngemittel aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Nachtrag V zum Staatsbahntarife Altona—Berlin.) Mit dem 1. März ist zum Staatsbahntarife Altona—Berlin ein Nachtrag 5 zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 17 a und b für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II von den Eisen-Versandtstationen des Directionsbezirkes Berlin nach den Hafenplätzen und Küstengebietsstationen des Directionsbezirkes Altona. Druckexemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbureau „Bahnhof Alexanderplatz“, Berlin, zu haben.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. (Aenderungen in den Tarifentfernungen.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1893 werden die Tarifentfernungen zwischen den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn einerseits und der Station Berlin Central-Markthalle andererseits um 7 km erhöht.

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme
besondere (410)
Grassamen-Mischung
(stark und langbewurzelt)
per 100 Kilo je nach Abnahme fl. 15—17 offeriren
WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.
WIEN
I., Wallfischgasse Nr. 8.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen. (396)
Patronen und Geschosse.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
609	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Petroleumfässer aus Holz, neue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Ab Olszanica auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, und zwar: a) im Hefte 1, Abschnitt A, b) im Hefte 2, Abschnitt A, enthaltenen Bahnlinien		Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse einer österr. oder ungarischen Petroleum-Raffinerie ad a) in Quantitäten unter 10000 kg ad b) in jedem Quantum, sowie Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Verschieden	Die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Heft 2, Abschnitt A, für Fässer von Holz, leere, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche), aus Pos. E—19 der Güterclassification des Tarif-theiles I, festgesetzten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		
610	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Maner- und Dachziegel der Pos. Z—1, ferner Sand der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893, unverpackt und in offenen Wägen verladen	Wodnian St.B.	Prachatitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 11	kr. 5	kr. 6		Im Kartirungswege		
				Wodnian Stadt					10	5	5				
				Baran					8	5	3				
				Strunkowitz a. d. Blanic					6	5	1				
611	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineralteer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	M.-Ostran	Stockeran	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 109·2	kr. 42·9	kr. 66·3		Im Kartirungswege		
				Oderberg					111·8	43·7	68·1				
612	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die in Nr. 116 dieses Blattes vom 7. October 1893 unter fortl. Nr. 1838 veröffentlichten Frachtsätze für Maschinenbestandtheile haben vom 1. Mai 1894 an nur für den Verkehr von Paris (Donaue und Reuilly) nach Bukarest filaret Geltung.											

Fortlaufende Nr.	613	614	615	616
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Biergebinde, gebrauchte, leere	Farbholz-Extract	Cement	Cement
	aus Pos. E—19			
	Bier			
	der Pos. B—14			
	der Güterclassification des Tarif-Theiles I			
für die Transportstrecke von	Pilsen K.F.J.B.	Rosenthal-Granpen	Königshof	Zditz
für die Transportstrecke nach	Mies-Kladrau	Budapest-dunaparti-teherpályaudvar, Budapest-fővárosi-közraktárak, Budapest-Jozsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti-palyandvar, Budapest-Kelenföld, Budapest déli vasut, Ó Buda Filatorigat	Wien K.F.J.B.	Zimony (Semlin) transit (mit der Bestimmung nach Sophia)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Anfgabe ale Fracbtgut in jedem Gewichte Das Bier muss nach Pilsen loco bestimmt sein und demzufolge vom Bahnhofe in Pilsen K.F.J.B. per Achse abgeführt, die Biergebinde dagegen von derartigen Biersendungen herführen und in Pilsen K.F.J.B. per Achse zugeführt werden. Das Auf- und Abladen ist sowobl bei den Bier- als auch bei den Biergebinde-Sendungen Seitens der Absender bezw. Empfänger anf eigene Kosten zu bewirken	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Fracbtzahlung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Aufgabe in Wagenladungen zu 10000 kg pro Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen. Die Sendungen müssen an die Speditionsagentur der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Zimony (Semlin) und mit der im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschriebenen Bestimmung zur Aufgabe gelangen, dass die Sendungen durch die genannte Speditionsagentur an den Empfänger nach Sophia weiter zu befördern sind
und gilt in der Zeit	Bie auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Vom 21. März 1894 bie anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1893	Localtarife	Localtarif
Bezeichnung				
Frachtsatz per 100 kg	13 17 kr.	396 kr.	49·6 kr. ö. W.	
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz	10 10 kr.	362 kr.	46·6 hr. ö. W.	266 Centimes
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3 7 kr.	34 kr.	3·0 kr. ö. W.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
617	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten	Kornenburg	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 151	Pfge. 137*)	Pfge. 14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Rahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffs-connossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. pro 100 kg.
				Wien Quaibahnhof k.k.St.B.					159	145*)	14			
				Wien Donauufer-Bahnhof K.F.N.B.										
				Kornenburg	Schönpriesen-Umschlag				146	132*)	14			
				Wien Quaibahnhof k.k.St.B.					154	140*)	14			
				Wien Donauufer-Bahnhof K.F.N.B.										
				Kornenburg	Dresden-Elbkai				187	173	14			
				Wien Quaibahnhof k.k.St.B.					195	181	14			
				Wien Donauufer-Bahnhof K.F.N.B.										

Dieses Zugeständniss findet Anwendnng auf Sendungen, die per Donau in Wien, bezw. Kornenburg anlangen nnd von Budapest oder nnterhalb Budapest gelegenen Stationen herstammen.

Fortlaufende Nr.			Für Artikel	In den Relationen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif	Frachtsatz	Im Kartirungswege
618	**Südbahn-Gesellschaft**		Salz- u. Schwefelsäure	In den in der nachstehenden Tabelle angeführten Relationen			Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle	

Nach	Frachtsatz: Heller pro 100 kg, bezw. incl. Transportsteuer: Von Liesing	Hrastnigg	Cilli	Triest S.B. u. Fiume	Zugestandener Frachtsatz: Von Liesing	Hrastnigg	Cilli	Triest S.B. u. Fiume	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz: Von Liesing	Hrastnigg	Cilli	Triest S.B. u. Fiume
Triest S.B. und Fiume	232	95	106	. *)	171	80	87	. *)	61	15	19	. *)
Görz	243	106	117	81	178	87	94	70	65	19	23	11
Mürzzuschlag	70	120	106	189	63	97	87	142	7	23	19	47
Wartberg-Mürzthal	74	113	99	182	65	92	82	137	9	21	17	45
Krieglach	74	113	102	185	65	92	85	140	9	21	17	45
Kindberg	77	110	99	182	68	89	82	137	9	21	17	45
Kapfenberg	81	106	95	174	70	87	80	133	11	19	15	41
Bruck a/M.	84	102	92	174	73	85	77	133	11	17	15	41
Leoben S.B.	88	110	99	182	75	89	82	137	13	21	17	45
Graz S.B.	102	84	74	156	85	73	65	121	17	11	9	35
Gratwein	99	88	77	160	82	75	68	123	17	13	9	37
Zágráb	186	.	64	.	140	.	59	.	46	.	5	.
Hrastnigg	164	.	.	95	125	.	.	80	39	.	.	15
Klagenfurt	171	106	95		130	87	80	.	41	19	15	
Maria Rast	131	66	.		101	61	.	.	27	5		
Szombathely	77	135	124		67	107	100	.	10	28	24	.
Cilli	149	.	.	106	116	.	.	87	33	.		19

*) Nur für die Relation ab Fiume nach Görz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
619	Südbahn-Gesellschaft		Arachidenschalen (Erdnussschalen)	Triest S.B. und Fiume	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- u. Abladen durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	247	108	139	Im Kartirungswege		
					Wien (Matzleinsdorf)				343	152	191			
620	K.k.St.B.		Zu den im Verordnungs-Blatte vom 27. Februar 1894, Nr. 23, unter Post 498, verlautbarten Frachtsätzen wird für Kohlen- und Coaks-Sendungen, welche in Wien K.F.N.B. nach Wien E.W.A. loco und nach Simmering E.W.A. zur Aufgabe gelangen, zu Gunsten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn noch eine Manipulations-Gebühr von 8 kr. pro 100 kg berechnet. In der Rubrik „Bezeichnung der Tarife" soll es beim Oberschlesisch-Oestorr. Kohlen-Verkehr via Wien richtig „Nachtrag II (vom 15. März 1894)" lauten.												

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

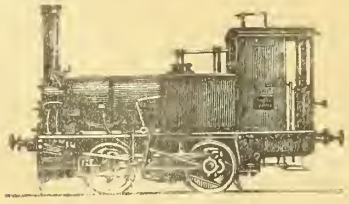
Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

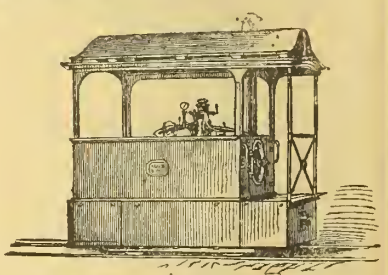
Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Depôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

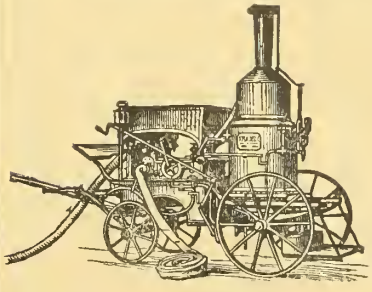
Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

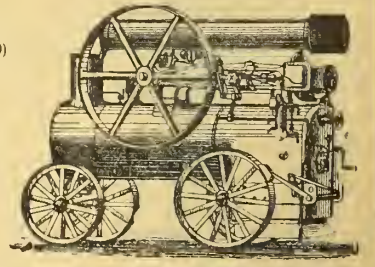




Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft.



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft. (400)



Dampf - Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 17. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Erläuternde Bemerkungen zu der Zusatzerkläruug zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, betreffend den Beitritt solcher Staaten zum internationalen Eisenbahntransport, welche an dem Abschlusse des Uebereinkommens nicht theilgenommen haben. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Ackerbaues vom 3. März 1894 *), betreffend die Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe.

Die nachstehende mit der kaiserl. deutschen Regierung vereinbarte Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe wird mit dem Beifügen bekanntgemacht, dass diese Polizei-Ordnung am 1. April 1894 in Kraft tritt.

Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe.

Geltungsbereich.

§ 1.

Die Bestimmungen dieser Polizei-Ordnung gelten für die Elbestrecke vom Zusammenflusse der kleinen Elbe und der Moldau bei Melnik bis Hamburg oder Harburg. Der Anfangs- und Endpunkt wird durch Tafeln oder Pfähle auf beiden Ufern gekennzeichnet.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 2.

Im Sinne dieser Polizei-Ordnung bedeutet Nacht die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang.

Ein helles weisses Licht im Sinne dieser Polizei-Ordnung ist ein solches, welches in einer Laterne mit farblosem und durchsichtigem Glase brennt, ein mattes weisses Licht ein solches, welches durch weisses Milchglas scheint.

Zu den in dieser Polizei-Ordnung vorgeschriebenen Signalen müssen Flaggen und Bälle mindestens 1 m im Geviert, bezw. Durchmesser, haben und Lichter stets hell brennen; ferner muss ein kurzer Pfiff etwa 1 Secunde, ein langer Pfiff 5 bis höchstens 10 Secunden dauern und zwischen mehreren Pfiffen jedesmal etwa 1 Secunde Pause gelassen werden.

Ein langer Pfiff, wenn demselben zufolge der nachstehenden Vorschriften nicht eine besondere Bedeutung zukommt, bedeutet Achtung!

Vermeiden gegenseitiger Behinderungen und Beschädigungen.

§ 3.

Die Führer von Fahrzeugen jeder Art und von Flössen, die Inhaber von Fähren, Schiffmühlen, Badeanstalten und anderen an oder auf dem Strome befindlichen Anlagen haben stets darauf zu achten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

*) Enthalten in dem am 9. März 1894 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 39.

Untersuchung, Ausrüstung und Erhaltung der Schiffe.

§ 4.

Jedes Schiff nebst Zubehör ist den durch besondere Bestimmungen vorgeschriebenen amtlichen Untersuchungen pünktlich zu unterwerfen; allen hiebei vorgefundenen Mängeln muss ungesäumt abgeholfen werden. Auf jedem Schiffe müssen die in dessen Heimatsstaate vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände auf der Fahrt stets vollzählig und in gutem Zustande vorhanden sein.

Bei Dampfschiffen ist sowohl auf die gute Construction, Ausrüstung und Unterhaltung derselben und ihres Zubehörs, insbesondere der Kessel und der Maschinen, als auch auf die genaue Befolgung der die Anlage und den Gebrauch von Dampfapparaten regelnden Vorschriften mit der grössten Sorgfalt zu halten.

Mitführen von Booten.

§ 5.

Bei jedem auf der Fahrt befindlichen patentirten, d. h. mit einem Schiffspatente für den Elbeschiffahrtsbetrieb versehenen Schiffe, sowie bei jedem Dampfbagger ist mindestens ein nicht unter acht Mann tragendes Boot in tüchtigem Zustande mitzuführen; hat das Schiff oder der Bagger mehr als acht Mann Besatzung, so ist unterhalb Magdeburg noch ein zweites solches Boot erforderlich.

Die Boote müssen stets unbeladen bleiben und sofort zum Gebrauche klar gemacht werden können.

Bezeichnung der Schiffe und Beifahrzeuge.

§ 6.

Jedes patentirte Schiff hat an von aussen stets sichtbarer Stelle Ausstellungsort und Nummer seines Patentes zu zeigen.

An allen nicht staatlichen Schiffen von 10 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit muss auf beiden Seiten der Cajüte oder des Bugs in deutlich lesbarer Schrift von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite jedoch nicht unter einem Fünftel der Höhe betragen soll, dunkel auf hellem oder hell auf dunklem Grunde bei Dampfschiffen, deren Name, bei anderen Schiffen Vor- und Zuname oder Firma, sowie der Geschäftssitz des Eigenthümers angegeben sein. Bei Dampfschiffen mit seitlichen Rädern kann die Bezeichnung auf den Radkasten angebracht werden. Mehrere Schiffe desselben Eigenthümers sind in gleicher Weise jedes noch durch eine besondere Nummer zu kennzeichnen.

An allen zu patentirten Schiffen gehörigen Beifahrzeugen (Kähnen oder Booten) muss an beiden Borden in deutlich erkennbarer Weise Name oder Firma, sowie der Geschäftssitz des Eigenthümers angegeben sein, gehören sie zu einem Dampfschiffe, so braucht nur dessen Name angegeben zu sein.

Abkürzungen der vorstehend vorgeschriebenen Bezeichnungen sind nur mit Genehmigung der zuständigen amtlichen Untersuchungsstelle (§ 4) gestattet.

Besatzung der Schiffe.

§ 7.

Die Besatzung jedes Schiffes in Fahrt muss einschliesslich des Führers mindestens betragen bei einer Tragfähigkeit des Schiffes von

10 bis 125 Tonnen zwei schiffahrtskundige Männer,

über 125 Tonnen drei schiffahrtskundige Männer,

von denen stets einer am Steuer zu bleiben hat und die übrigen für den Schiffsdienst bereit sein müssen. Bei Schiffen unter 40 Tonnen kann unterhalb Mühlberg an Stelle des einen schiffahrtskundigen Mannes ein mindestens vierzehnjähriger Junge gesetzt werden.

Einrichtung und Bezeichnung der Flösse.

§ 8.

Die ein Floss bildenden Stämme, Balken und sonstigen Hölzer müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden und die Flösse selbst an jedem Ende mit ausreichender Steuereinrichtung, mindestens aber mit je zwei Steuerrudern versehen sein. An ihren Längenseiten dürfen weder Flosstheile noch andere Gegenstände über die Streichbäume hinausragen.

Kein Floss darf länger als 130 m sein; die Breite darf in Oesterreich 10 m weiter unterhalb 12·6 m einschliesslich der Streichbäume nicht überschreiten.

Jedes Floss muss in der Mitte seiner Länge und in einer Höhe von mindestens 1·5 m über seiner Oberfläche zwei parallel mit der Längenachse über einander fest angebrachte in keiner Weise zu verdeckende weisse Tafeln führen, welche auf beiden Seiten mit lateinischen Schriftzügen von mindestens 15 cm Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite jedoch nicht unter einem Fünftel der Höhe betragen soll, die obere in roth die Anfangsbuchstaben der Vornamen und den Zunamen, sowie den Geschäftssitz des Eigenthümers, die untere in schwarz die gleichen Angaben in Betreff des Flossführers nachzuweisen haben.

Besatzung der Flösse.

§ 9.

Die Besatzung eines Flosses muss ausschliesslich des Führers mindestens betragen bei einem Bestande des Flosses bis zu 150 Festmetern zwei flossfahrkundige Männer, bei einem grösseren Bestande drei flossfahrkundige Männer.

Ladelinie.

§ 10.

Jedes Schiff von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit muss an der Stelle seiner tiefsten Eintauchung mindestens 25 cm, jedes kleinere Fahrzeug mindestens 15 cm freie Bordhöhe behalten. Diese Höhe ist mittschiffs auf dunklem Grunde durch den unteren Rand eines 15 cm langen und 2 cm breiten weissen Querstriches (Ladelinie) zu bezeichnen, welcher Querstrich von einem gleich breiten weissen Ringe umgeben sein und dessen Durchmesser bilden muss.

Tiefgangsanzeiger.

§ 11.

An jedem Schiffe über 30 Tonnen Tragfähigkeit muss auf beiden Seiten vorn, mittschiffs und hinten ein metrischer Tiefgangsanzeiger mit Theilstrichen von 2 cm Höhe angebracht sein. Jeder Anzeiger muss bis zur höchsten zulässigen Einsenkung hinaufreichen, den Tiefgang des Schiffes richtig angeben und ohne Weiteres deutlich erkennen lassen.

Beladung der Schiffe und Flösse.

§ 12.

Kein Schiff oder Floss darf stärker als es die bekannte Beschaffenheit des Fahrwassers und der herrschende Wasserstand erlauben, und kein Floss anders als mit Holz, Brettern oder anderen schwimmfähigen Gegenständen beladen werden.

Die Ladung ist so zu verstauen, dass davon weder etwas über Bord fallen, noch durch Hinausragen über Bord anderen Fahrzeugen beim Begegnen Schaden zufügen kann. Ueber Bord darf nur in dem Umfange geladen werden, dass dadurch die Betriebssicherheit nicht gefährdet ist.

Bereithalten der Anker.

§ 13.

Während der Fahrt muss auf jedem Schiffe in der Vorderkaffe ein zum Werfen klarer Anker von solcher Stärke, dass das Schiff mit demselben gestellt werden kann, und auf Schiffen von 100 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit ebendaselbst noch ein zweiter solcher Anker bereit liegen.

Ausserdem ist auf jedem frei oder geschleppt zu Thal fahrenden Schiffe von 100 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit ein gleicher Anker in der Hinterkaffe stets bereitzuhalten.

Auf den in Schleppzügen zu Berg fahrenden Schiffen dürfen die Anker nicht frei über Bord hängen, müssen aber jederzeit zu sofortigem Gebrauche bereit liegen.

Verhalten bei der Abfahrt.

§ 14.

Kein Schiff oder Floss darf von seiner Abfahrtstelle aus in den Fahrweg eines anderen im Fahren begriffenen Schiffes oder Flosses hineinfahren und es in seinem Laufe stören.

Verhalten der Flösse.

§ 15.

Flösse dürfen nicht neben-, sondern nur hintereinander und nur in Abständen von mindestens 400 Meter treiben.

Ist ein Floss gestellt und hat ein folgendes sich ihm auf 400 Meter Abstand genähert, so muss es noch so lange liegen bleiben, bis das andere vorbeigetrieben ist und mindestens 400 Meter Vorsprung erlangt hat.

Bei Nacht, dichtem Nebel, starkem Schneegestöber oder Sturm ist das Treiben der Flösse nicht gestattet.

Verhalten der Schleppzüge.

§ 16.

Schleppzüge dürfen nur da neben einander fahren und sich überholen, wo das Fahrwasser genügende Breite hat.

Kettenschleppzüge haben einen Zwischenraum von mindestens 500 Meter unter sich zu halten; auf der sächsischen Elbstrecke ist 1 Kilometer Abstand zu halten, so weit nicht ein kürzerer Zwischenraum gestattet wird.

Einstellen der Thalfahrt bei dichtem Nebel, starkem Schneegestöber oder Sturm.

§ 17.

Bei dichtem Nebel, starkem Schneegestöber oder Sturm müssen alle Schiffe auf der Thalfahrt, mit Ausnahme der Dampfschiffe ohne Anhang, an der nächsten zum Anhalten geeigneten Stelle Ihre Fahrt einstellen.

Vorbeifahren der Dampfschiffe an anderen Fahrzeugen und an Strombaustellen.

§ 18.

So oft ein Dampfschiff an einer im Gange befindlichen Fähre, an einem kleineren Fahrzeuge oder einem tiefgeladenen grösseren Schiffe, an einem in der Fahrt begriffenen Flosse, an einem am Ufer liegenden beladenen Fahrzeuge, welches seine Lage durch Aufziehen einer genügend sichtbaren rothen Flagge kenntlich macht, oder an einem im Strome löschenden oder ladenden Fahrzeuge, an einem Baggerschiffe, einer Schiffmühle oder im Strome liegenden Badeanstalt vorüberfährt, hat es sich zu möglichster Vermeidung jedes gefährdenden Wellenschlages in geeigneter Entfernung zu halten und nicht mit grösserer Kraft zu fahren, als zu seiner Fortbewegung und sicheren Steuerung erforderlich ist.

Sollte das Dampfschiff dennoch einem anderen Fahrzeuge so nahe gekommen sein, dass auch bei langsamer Fahrt dem letzteren augenscheinlich noch Gefahr durch den Wellenschlag droht, so muss die Maschinenkraft

noch weiter gemässigt und nöthigenfalls die Maschine vollständig angehalten werden, wenn dies ohne Gefahr für das Dampfschiff und dessen Anhang geschehen kann.

Von allen Stellen, an welchen Strombauten ausgeführt werden, hat sich das Dampfschiff möglichst entfernt zu halten und langsam daran vorüberzufahren, wenn diese Stellen bei Tage durch eine rothe Flagge oder einen rothen Ball, Nachts mit einem rothen und einem hellen weissen Lichte am Ufer bezeichnet sind. Diese beiden Lichter werden 1 Meter von einander entfernt und in gleicher Höhe, das weisse Licht immer wasserwärts, aufgestellt sein.

Vorbeifahren an Baggermaschinen, beschädigten Fahrzeugen u. s. w.

§ 19.

Den zur Räumung des Fahrwassers, zu Strom- und Uferbauten oder zu Messungsarbeiten im Fahrwasser liegenden Baggermaschinen und Fahrzeugen jeder Art — mit Ausnahme jedoch der Baggerkähne — und den zu solchen Zwecken dort hergestellten Vorrichtungen, sowie den im Fahrwasser liegenden beschädigten oder manövrirunfähigen Schiffen und Flössen muss von allen anderen Schiffen und Flössen ausgewichen werden.

Es ist jedoch auf jenen im Fahrwasser liegenden Baggermaschinen, Fahrzeugen u. s. w. bei Tag durch Ausstecken einer rothen Flagge oder eines rothen Balls diejenige Seite anzudeuten, an welcher vorbeizufahren ist; bei Nacht sind diese Zeichen durch zwei neben einander angebrachte Lichter, ein rothes und ein helles weisses, zu ersetzen, von denen das weisse die Seite anzudeuten hat, an welcher vorbeizufahren ist.

Sperrung des Fahrwassers.

§ 20.

Machen irgend welche Anlässe eine völlige Sperrung des Fahrwassers erforderlich, so wird dies an Ort und Stelle und nöthigenfalls auch noch weiter oberhalb im Strome oder an den Ufern durch Ausstecken zweier über einander angebrachter rother Flaggen oder rother Bälle, Nachts zweier rother Lichter angezeigt werden.

Alle Schiffe und Flösse müssen an so bezeichneten Stellen bis zur Wiederfreigebung der Fahrt beilegen und allen näheren Anweisungen der Aufsichtsbeamten und Wachtposten Folge leisten.

Reinhalten des Fahrwassers.

§ 21.

Im Fahrwasser dürfen Ballast, Steine und andere der Schiffahrt hinderliche oder gefährliche Gegenstände nicht ausgeworfen werden.

Die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine und anderen Gegenstände sind so sicher zu befestigen und zu verwahren, dass sie nicht herabfallen können.

Nimmt ein Schiffs- oder Flossführer wahr, dass durch sein Fahrzeug oder von demselben aus mittelst der Schleppkette oder durch Anker, Schricke oder dergleichen Steine oder Hölzer im Fahrwasser derart aufgerichtet worden sind, dass sie anderen Fahrzeugen hinderlich oder gefährlich werden können, so hat er ein solches Hinderniss wenn thunlich sofort selbst in geeigneter Weise zu bezeichnen (vermalen), jedenfalls aber dem nächsten Stromaufsichts-Beamten auf kürzestem Wege Anzeige davon zu machen.

Schonung und Beachtung der Schiffahrtszeichen. Einhalten des Fahrwassers.

§ 22.

Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder anderer gefährlicher Stellen gelegten oder ausgesteckten Merkmale und Warnungszeichen dürfen von Schiffen oder Flössen weder beschädigt oder verschleppt, noch verrückt oder entfernt werden. Ist dies gleichwohl geschehen, so hat der Schiffs- oder Flossführer, wenn es ihm irgend möglich ist, das Merkmal oder Zeichen sofort wieder auszubessern, an die richtige Stelle zurückzubringen oder nothdürftig zu ersetzen, jedenfalls aber dem nächsten Stromaufsichts-Beamten auf kürzestem Wege Anzeige davon zu machen.

Jeder Schiffs- und Flossführer hat die durch solche Merkmale und Warnungszeichen bezeichneten hinderlichen und gefährlichen Stellen zu meiden und das Fahrwasser einzuhalten. Insbesondere haben auch die Führer geschleppter Fahrzeuge sorgfältig darüber zu wachen, dass diese im Fahrwasser bleiben.

Schonung der Ufer, Werke, Anlagen, Brücken u. s. w.

§ 23.

Die Ufer nebst den daran oder darauf befindlichen Werken und Anlagen, sowie Brücken, Schiffmühlen, Fähren, Badeanstalten u. dgl. dürfen von Schiffen und Flössen auf ihrer Fahrt nicht beschädigt werden.

Die Zugleute dürfen die Leinpfade nicht verderben oder zum Nachtheile der anliegenden Grundstücke überschreiten, auch nicht dulden, dass solches von den Zugthieren geschieht.

Dampfschiffe haben sich während der Fahrt von den Ufern möglichst entfernt zu halten, damit diese durch den Wellenschlag nicht leiden.

Wo Telegraphenleitungen oder Ketten quer durch den Strom geführt und am Ufer durch Tafeln bezeichnet sind, dürfen Anker oder Ketten nicht geworfen oder geschleppt werden, auch sind Schricke, Stangen u. dgl. nur mit besonderer Vorsicht zu gebrauchen.

Anlegen am Ufer.

§ 24.

Schiffe und Flösse dürfen am Ufer in der Regel nur an den nach amtlicher Bekanntmachung hierzu bestimmten Landungs- und Ladeplätzen oder da anlegen, wo es ausserdem für gewöhnlich gestattet ist. Nur in Nothfällen ist es gestattet, auch an anderen Uferstellen anzulegen, wobei jedoch Buhnen, Uferbefestigungen, Dämme und abbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferstrecken möglichst zu meiden sind.

Auch das Einschlagen von Pfählen und das Auswerfen von Ankern und Landhaken auf dem Ufer, um Schiffe oder Flösse daran zu befestigen, sowie das Befestigen der letzteren an dazu nicht ausdrücklich bestimmten Gegenständen (Geländern, Zäunen, Bäumen, Pfählen, Säulen) ist nur in Nothfällen gestattet.

Ist die Gefahr vorüber, oder das Löschen oder Laden erfolgt, so haben die Schiffe und Flösse den aussergewöhnlichen Anlegeplatz sofort wieder zu verlassen.

Fahrzeuge, die am Leinpfade anlegen, dürfen dem Schiffszuge weder durch ihre Masten, noch in anderer Weise hinderlich werden; andernfalls müssen sie von dort wieder ablegen.

Anlegen an Brücken, in Fahrwegen und auf den Anlegeplätzen von Dampfschiffen.

§ 25.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor und hinter den Pfeilern der Fahröffnungen von Brücken ist verboten; nur den Bergschiffen soll dasselbe einschliesslich des Befestigens an den Pfeilern durch Taue so lange gestattet sein, als zum Niederlegen der Masten und zum Um- und Anlegen der Zugleine erforderlich ist. Nach der Durchfahrt darf das Wiederaufrichten der Masten erst in solcher Entfernung von der Brücke erfolgen, dass die Durchfahrt anderer Fahrzeuge nicht erschwert oder gehindert wird.

Die Anlegeplätze von Dampfschiffen, sowie die Fahrwege nach und von Häfen, gewöhnlichen Anlege- und Landeplätzen, schiff- und flössbaren Nebenarmen, Nebenflüssen und Canälen dürfen durch Schiffe und Flösse nicht verlegt werden.

Ankern im Fahrwasser.

§ 26.

Im Fahrwasser darf ein Schiff oder Floss nur im Nothfalle und nur an solchen Stellen vor Anker gehen, wo die grössten anderen Fahrzeuge und Flösse noch unbehindert vorbeifahren können.

Wenn ein stevenrecht zu Thal gehendes Fahrzeug während der Fahrt aufankern muss und ein Umhalten für andere Fahrzeuge, Stromwerke, Anlagen oder dergleichen gefährlich werden könnte, so ist der Anker von der Hinterkaffe auszuwerfen.

Jedes im Fahrwasser der Kettenschleppschiffe vor Anker liegende Schiff oder Floss muss bei Annäherung eines solchen rechtzeitig den Anker heben und das Fahrwasser räumen.

Laden und Ableichten im Fahrwasser.

§ 27.

Kein Fahrzeug darf im Fahrwasser an solchen Stellen um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehre hinderlich ist. Ist eine Ableichtung nöthig, um das Fahrzeug über Untiefen im Fahrwasser hinwegzuschaffen, so muss sie stets vor der Untiefe und an einer Stelle erfolgen, wo Fahrzeug und Leichter den Schiffs- und Flossverkehr nicht hindern oder erschweren.

Ist die Ableichtung nöthig, um ein festgefahrenes Schifi wieder abzubringen, so darf auf der Untiefe nicht mehr abgeleichtet werden, als erforderlich ist, um das Schiff wieder flottzumachen und in das tiefere Fahrwasser zu bringen.

Begegnen von Segelschiffen untereinander und mit Flössen.

§ 28.

Kommt ein Segelschiff einem anderen Segelschiffe oder treibenden Flosse entgegen, so muss das Bergschiff, insoweit Wind und Oertlichkeit es gestatten, ausweichen und schon zeitig vorher auf derjenigen Seite, an welcher das andere Schiff oder das Floss am besten vorbeikommen kann, mit einer blauen Flagge winken, Nachts eine Laterne mit hellem weissen Lichte schwenken. Das Thalschiff oder Floss muss hierauf sogleich in derselben Weise diejenige Seite bezeichnen, an welcher das Bergschiff vorbeizufahren hat.

Ein vom Leinpfade aus gezogenes Schiff hat am Leinpfadsufer zu bleiben, wenn nicht besondere Verhältnisse es anders bedingen.

Begegnen von Dampfschiffen untereinander.

§ 29.

Kommen zwei Dampfschiffe mit oder ohne Anhang sich entgegen, so muss, wenn thunlich, jedes dem anderen nach rechts ausweichen und dies schon zeitig vor der Begegnung durch einen kurzen Pfiff mit der Dampfpfeife ankündigen.

Kann das eine Dampfschiff nach rechts nicht ausweichen, so hat es schon zeitig vor der Begegnung durch zwei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife anzukündigen, dass es links ausweichen will, und das andere Dampfschiff hierauf in gleicher Weise zu antworten, dass es ebenfalls links ausweichen wird.

Kann das eine Dampfschiff überhaupt nicht ausweichen, so hat es dies schon zeitig vor der Begegnung durch drei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife anzukündigen und zugleich seine Maschine anzuhalten, oder, insoweit es erforderlich und thunlich ist, rückwärts gehen zu lassen.

Begegnen von Dampfschiffen mit Segelschiffen und Flössen.

§ 30.

Kommt ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang einem Segelschiffe oder einem Flosse entgegen, so muss es, wenn thunlich, ausweichen, und zwar nach derjenigen Seite, auf welcher es ohne Gefahr für beide Theile am besten vorbeikommen kann; auch hat es schon zeitig vor der Begegnung durch einen kurzen Pfiff mit der Dampfpfeife anzukündigen, dass es rechts, oder durch zwei kurze Pfiffe, dass es links ausweichen will; das andere Schiff oder Floss muss hierauf sogleich auf derjenigen Seite, auf welcher das Dampfschiff vorbeizufahren hat, mit einer blauen Flagge winken, Nachts muss das Segelschiff eine Laterne mit hellem weissen Lichte schwenken.

Begegnen an schwierigen Stellen.

§ 31.

Beim Begegnen in Stromstrecken, deren Fahrwasser stark gekrümmt, eng oder seicht ist, haben zu Berg fahrende Schiffe und Schleppzüge den Thalschiffen und Flössen die tiefe Seite des Fahrwassers zu überlassen und ihre Fahrt nach Bedarf zu verlangsamen oder selbst ganz einzustellen.

Langt ein thalwärts fahrender Schleppzug vor einer solchen Stromstelle an, so hat das Dampfschiff die geschleppten Fahrzeuge entweder einzeln über jene Stelle zu bringen oder alle loszulassen, damit sie einzeln hinübertreiben.

Für welche Stromstellen die vorstehenden Bestimmungen zu gelten haben, wird durch die zuständigen Behörden bekanntgemacht und an Ort und Stelle durch eine weisse Flagge oder einen weissen Ball angezeigt; soweit die Schiffahrt unbeschränkt auch während der Nacht ausgeübt werden darf, werden diese Stellen Nachts durch zwei helle weisse Lichter übereinander bezeichnet.

Begegnen bei Stromengen.

§ 32.

Haben ein Schiff, ein Schleppzug oder ein Floss ein entgegenkommendes Schiff oder ein Schleppzug eine zum Ausweichen zu schmale Stromenge zu durchfahren und ist eines von ihnen schon in dieselbe hineingefahren, so muss das noch ausserhalb befindliche Schiff oder Floss so lange beilegen, bis das andere die Stromenge durchfahren hat.

Kommen beide zu gleicher Zeit vor der Stromenge an, so muss das Bergschiff oder der Bergzug so lange anhalten, bis das Thalschiff oder der Thalzug oder das Floss die Enge durchfahren hat. Kann jedoch das Thalschiff stromrecht nicht hindurchfahren, so muss es anhalten und zuvörderst das Bergschiff durchlassen.

Dass beide Fahrzeuge in die Stromenge einlaufen, ist nicht gestattet; sollte es gleichwohl geschehen sein, so muss das Bergschiff vor die Mündung der Stromenge zurückfahren und zuvörderst das Thalschaff oder Floss durchlassen.

Welche Stromstellen im Sinne der vorstehenden Bestimmungen als Stromengen zu gelten haben, wird durch die zuständigen Behörden bekanntgemacht und an Ort und Stelle durch zwei Flaggen oder Bälle übereinander, die obere Flagge (Ball) weiss, die untere roth, angezeigt. Soweit die Schiffahrt unbeschränkt auch während der Nacht ausgeübt werden darf, werden diese Stellen Nachts durch zwei helle Lichter, das obere weiss, dass untere roth, bezeichnet.

Verhalten bei Schiffahrtsstokungen.

§ 33.

Ist eine Schiffahrtsstockung eingetreten, so müssen nach näherer Anweisung des zuständigen Aufsichtsbeamten die wartenden Berg- und Thalfahrzeuge die schwierige Stelle abwechselnd durchfahren, bis dahin aber vor derselben, beziehungsweise jenseits der vor ihr ausgesteckten Zeichen (§ 20) hintereinander beilegen.

Ueberholen.

§ 34.

Erreicht ein Schiff oder Floss ein anderes in derselben Richtung, aber langsamer fahrendes, so kann es verlangen, von diesem vorbeigelassen zu werden, und zwar nach folgenden Regeln:

a) Sind beide Fahrzeuge unter Segel, so muss das Vorbeilassen auf der Windseite erfolgen;

b) ein Dampfschiff muss das Verlangen, vorbeigelassen zu werden, durch einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife anzeigen; ein darauf folgender kurzer Pfiff bedeutet, dass es rechts, zwei kurze Pfiffe, dass es links vorbeifahren will; doch muss bei beschränkter Fahrwasserbreite das Dampfschiff von dem vorfahrenden Thalschiffe einen Abstand von mindestens zwei Schiffslängen so lange halten, bis das Fahrwasser von dem vorfahrenden Schiffe freigegeben ist;

c) in allen anderen Fällen hat das hinterdrein fahrende Schiff oder treibende Floss die Seite, an welcher es vorbeifahren will, durch Winken mit einer blauen Flagge, Nachts durch Schwenken einer Laterne mit hellem weissen Lichte zu bezeichnen; dass vorausfahrende Schiff oder Floss hat hierauf sogleich in derselben Weise zu antworten und entsprechend auszuweichen;

d) kann das vorausfahrende Schiff oder Floss überhaupt nicht ausweichen, so muss dies sofort und für die Dauer der Verhinderung durch Hissen einer rothen Flagge oder eines rothen Balls am Mast oder an einer mindestens 8 m hohen Stange, in beiden Fällen auf halber Höhe, Nachts aber von einem Dampfschiffe durch fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, von jedem anderen Fahrzeuge durch Auf- und Niederbewegen einer Laterne mit hellem weissen Lichte am Steuer zu erkennen gegeben werden.

Anlegen und Anhalten von Personen-Dampfschiffen an Landungsbrücken und Kahnstationen.

§ 35.

Will ein Personen-Dampfschiff an eine Landungsbrücke anfahren, so hat es vorher mit der Glocke zu läuten.

Will dasselbe an einer Kahnstation anhalten, so hat es vorher entweder das Achtungssignal zu geben (§ 2) oder bei Tage eine quergetheilte rothweisse Flagge, Nachts eine Laterne mit hellem, weissem Lichte zu hissen, welche über den Seitenlichtern an derjenigen Seite anzubringen ist, an welcher der Kahnführer anfahren soll. Eine gleiche Flagge, bei Nacht eine gleiche Laterne, hat auch der Kahnführer, welcher an das Dampfschiff anfahren will, zu zeigen. Bei Annäherung des Kahnes an ein Dampfschiff mit Rädern müssen letztere so zeitig stillgestellt und bei der Abfahrt so spät wieder in Umgang gesetzt werden, dass der Kahn gefährliche Schwankungen nicht erleidet.

Der Kahnführer muss mit seinem Kahne zeitig herauskommen, sich in paralleler Richtung mit der Fahrt des Dampfschiffes halten und an ein Räderschiff nicht eher heranfahren, als bis die Räder stillgestellt sind. Die eingestiegenen Reisenden haben sich auf die Aufforderung des Kahnführers sogleich niederzusetzen.

Der Kahn muss von einem schiffskundigen und als nüchtern bekannten starken Manne geführt werden, in gutem Zustande und vollständig ausgerüstet sein.

Andere als die von zuständiger Seite dazu bestimmten Kahnführer dürfen Reisende und Güter an Personen-Dampfschiffe weder bringen, noch von solchen holen.

Handhabung des Fährbetriebes.

§ 36.

Der Fährbetrieb ist so zu handhaben, dass kein Thalschiff oder Floss in seiner Fahrt durch ein Fährgefäss aufgehalten oder gestört wird.

Die Anfangspunkte der Fährgierseile sind durch eine gelbe Tonne zu bezeichnen.

Sobald ein Bergdampfschiff oder ein Kettendampfschiff sich einer Fährstelle bis zu einem von der zuständigen Behörde bestimmten Punkte, der durch eine diagonal rothweiss getheilte Tafel örtlich gekennzeichnet ist, genähert und dies durch einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife angekündigt hat, darf, bis das Dampfschiff vorüber ist. das Fährschiff nicht mehr abfahren und muss, wenn es bereits in Fahrt ist, die Fahrstrasse, namentlich aber die Schleppkette so rasch als möglich wieder frei machen.

Die im Gange befindlichen Fahrgefässe und die stromaufwärts fahrenden Schiffe müssen einander je nach der Oertlichkeit ausweichen.

Nachts sind alle Fahrgefässe so hinzulegen, dass die Schleppkette frei bleibt; machen besondere Umstände dies unthunlich, so müssen die Fahrgefässe mindestens 5 m hoch über Wasser ein helles grünes Licht und 1 m senkrecht unter diesem noch ein helles weisses Licht zeigen.

Verhalten bei Fähren.

§ 37.

Wenn mehrere Schleppzüge bergwärts unmittelbar nacheinander an einer Fährstelle vorüberzufahren im Begriffe sind, so muss auf das von der Fährstelle her erfolgende Winken mit einer weissen Flagge oberhalb Mühlberg jedesmal der zweite, im Uebrigen jedesmal der dritte Schleppzug anhalten und zunächst das Fährschiff vorüberlassen.

Der Führer eines Kettendampfschiffes hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kette sich nicht über ein Fährgierseil legt und, wenn solches gleichwohl geschehen, ungesäumt wieder entfernt wird.

In den Ueberfahrtswegen der Fähren darf von Schiffen oder Flössen weder gehalten, noch beigelegt, im Bereiche eines Fährgebietes weder geankert, noch mit schleppenden Ankern, Ketten oder ähnlichen Gegenständen gesackt werden.

Lichterführung bei Nacht.

§ 38.

Nachts sind folgende Lichter zu führen:

a) Jedes nicht geschleppte Segelschiff von 30 t oder mehr Tragfähigkeit hat, wenn es in Fahrt ist, an der Backbordseite (links) ein rothes Licht und an der Steuerbordseite (rechts) ein grünes Licht zu führen. Diese Lichter müssen im Vordertheile des Schiffes auf etwa $^1/_3$ der Schiffslänge an den Gangborden so hoch angebracht sein, dass sie vom Steven nicht verdeckt werden; auch müssen dieselben so abgeblendet sein, dass sie nur von vorn und von derjenigen Seite her, auf welcher sie angebracht sind, gesehen werden können.

Ausserdem hat jedes nicht geschleppte Segelschiff von 30 t oder mehr Tragfähigkeit am Steuer ein mattes weisses Licht zu führen, welches so abgeblendet sein muss, dass es nur von hinten und von beiden Seiten her gesehen werden kann.

Jedes nicht geschleppte Segelschiff von weniger als 30 t Tragfähigkeit hat, wenn es in Fahrt ist, nur ein von vorn und von beiden Seiten her sichtbares helles weisses Licht zu führen.

b) Jedes Dampfschiff hat, wenn es in Fahrt ist, ebensolche und ebenso abgeblendete Seitenlichter zu führen, wie ein nicht geschlepptes Segelschiff von 30 t oder mehr Tragfähigkeit. Diese Seitenlichter müssen bei Dampfschiffen mit Seitenrädern vorn an den Radkasten, bei anderen Dampfschiffen aussen am Vorderschiffe, auf etwa $^1/_3$ der Schiffslänge, immer aber so hoch angebracht sein, dass sie vom Steven nicht verdeckt werden.

Ausserdem hat jedes in Fahrt begriffene Dampfschiff ein nur von vorn und von beiden Seiten her sichtbares helles weisses Licht zu führen, welches am Vordersteven oder im Vordertheile des Schiffes und mindestens 2 m höher als die Seitenlichter angebracht sein muss. Ein Dampfschiff, welches ein oder mehrere andere Schiffe oder Flösse schleppt, muss senkrecht über diesem hellen weissen Lichte und $^1/_2$ m bis 1 m höher noch ein zweites ebensolches Licht führen.

c) Jedes von einem Dampfschiffe geschleppte Schiff hat in seinem Vordertheile ein nur von vorn und von beiden Seiten her sichtbares mattes weisses Licht an einer Stange zu führen. Ausserdem muss ein einzelnes geschlepptes, sowie das letzte von mehreren geschleppten Schiffen hinten am Steuer ein von allen Seiten her sichtbares helles weisses Licht führen.

d) Ein von einem Dampfschiffe geschlepptes Floss muss an seinem hinteren Ende ein hoch angebrachtes mattes weisses Licht führen.

e) Solange Schiffahrt und Flösserei nicht geschlossen sind, muss jedes im Fahrwasser oder in dessen Nähe auf dem freien Strome oder auf einem Nothlandeplatze liegende Schiff, sowie jede dort befindliche Anlage (Schiffmühle, Badeanstalt u. dgl.) ein vom Fahrwasser her zu Berg und zu Thal gut sichtbares helles weisses Licht, jedes Floss aber auf den beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken je ein solches Licht führen.

f) Wenn die Fahröffnungen fester Brücken Nachts bezeichnet werden, so geschieht dies durch ein rothes Licht mitten über der Oeffnung.

Verhalten der Dampfschiffe bei Nebel und Schneegestöber.

§ 39.

Bei Nebel und Schneegestöber hat jedes Dampfschiff in Fahrt alle 3 Minuten und ausserdem, wenn es vor sich in seinem Fahrstriche ein anderes Schiff oder Floss bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife zu geben und bei der Thalfahrt die Maschinenkraft zu mässigen.

Ersatz der Dampfpfeife durch die Glocke.

§ 40.

Statt der in dieser Polizei-Ordnung vorgeschriebenen Signale mit der Dampfpfeife dürfen Personen-Dampfschiffe entsprechende Signale mit der Glocke geben.

Im Bereiche grösserer Orte kann der Gebrauch der Dampfpfeife zur Signalgebung — abgesehen von den Nebelsignalen der Fracht- und der Schleppdampfschiffe — Seitens der zuständigen Polizeibehörde untersagt und die Signalgebung mittelst Glocke vorgeschrieben werden.

Verbot des Missbrauches von Signalen.

§ 41.

Von den in dieser Polizei-Ordnung vorgeschriebenen oder gestatteten Signalen darf keines in anderen, als den dafür vorgeschriebenen Fällen zur Anwendung gebracht werden, insbesondere gilt dies auch von dem Achtungssignale (§ 2).

Fahrgeschwindigkeit der Schleppzüge.

§ 42.

Wenn nicht sehr niedriges oder schnell steigendes Wasser, plötzlich eintretender Eisgang oder starker widriger Wind es hindern, so muss die Fahrgeschwindigkeit der Schleppzüge innerhalb der Strecke

von Hamburg oder Harburg bis Magdeburg durchschnittlich mindestens 4 km,
von Magdeburg bis Schandau durchschnittlich mindestens $3^1/_2$ km,
von Schandau bis Melnik durchschnittlich mindestens 3 km

während einer Fahrstunde betragen.

Einstellen der Fahrt bei Beschädigung des Fahrzeuges.

§ 43.

Wird ein Fahrzeug auf der Reise gefährlich beschädigt, so ist dessen Fahrt einzustellen und erst nach einer zur Fortsetzung der Fahrt genügenden Ausbesserung des Schadens wieder fortzusetzen.

Verhalten bei Unglücksfällen.

§ 44.

Bei Unglücksfällen dürfen der Schiffs- oder Flossführer und die Mannschaften das Schiff oder Floss erst bei augenscheinlicher Lebensgefahr verlassen. Sie müssen zunächst sich angestrengt bemühen, die für das Fahrzeug oder die Fahrgäste und die Ladung eingetretene Gefahr zu beseitigen, sofern hiezu noch Aussicht vorhanden ist, bei dringender Gefahr aber vor Allem auf die Rettung der bedrohten Menschenleben und erst dann auf die Bergung der Ladung bedacht sein.

Führer und Mannschaften der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge und Flösse aller Art, insbesondere der entgegen- oder hinterherkommenden Dampfschiffe sind bei Unglücksfällen zu schleunigster Hilfeleistung verpflichtet. Insbesondere müssen die Fahrgäste eines beschädigten Schiffes, wenn dieses die Fahrt nicht fortsetzen kann, von jenen Fahrzeugen und Flössen aufgenommen und befördert werden.

Von jedem Unglücksfalle ist auf kürzestem Wege dem nächsten Stromaufsichts-Beamten Anzeige zu machen und dessen weiteren Anordnungen Folge zu leisten.

Verhalten beim Festfahren und Versinken von Fahrzeugen oder Anlagen.

§ 45.

Hindert oder gefährdet ein festgefahrenes oder gesunkenes Schiff oder Floss oder eine gesunkene Anlage (Schiffmühle, Badeanstalt o. dgl.) die Schiff- oder Flossfahrt, so hat der Führer oder Besitzer ungesäumt die Wiederflottmachung oder Herausschaffung herbeizuführen, widrigenfalls sie auf seine Kosten von der Strompolizei veranlasst werden kann.

Stellung des Schiffs- und Flossführers zu den Mannschaften und Fahrgästen.

§ 46.

Dem Schiffs- und Flossführer steht in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechterhaltung der Ordnung auf demselben angeht, der Oberbefehl über die Mannschaft und die Aufsicht über die Fahrgäste zu.

Beide sind verpflichtet, den vom Schiffs- oder Flossführer in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch Folge zu leisten; doch dürfen Handleistungen den Fahrgästen nur in Fällen dringender Noth angesonnen werden.

In Schleppzügen steht der Oberbefehl dem Führer des schleppenden Dampfschiffes zu; alle im Schleppzuge befindlichen Schiffer und Leute haben seinen Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten. Er kann widersetzliche Schiffer mit ihren Fahrzeugen aus dem Schleppzuge verweisen.

Der Schiffsführer hat dafür zu sorgen, dass die ihm untergebenen Mannschaften, auf Dampfschiffen auch die Schaffner, Maschinenführer und Feuerleute ihre Pflicht pünktlich erfüllen, sich anständig und friedfertig untereinander und höflich gegen die Fahrgäste verhalten.

Widersetzliche, Unordnung veranlassende oder den Anstand verletzende Mannschaften und Fahrgäste kann der Schiffsführer mit ihrer Habe an geeigneter Stelle von den Fahrzeugen entfernen und behufs des Weiteren der Polizeibehörde übergeben.

Seinerseits hat der Schiffsführer stets ein anständiges und gemessenes Betragen zu beobachten und den Fahrgästen gegenüber sich höflich und zuvorkommend zu erweisen.

Befolgung der Anordnung der Polizeibeamten. Mitführen eines Abdruckes dieser Polizei-Ordnung.

§ 47.

Jeder Schiffs- und Flossführer hat den Weisungen der die Strom- und Schiffahrts-Polizei wahrnehmenden Beamten, welche an ihrer Dienstkleidung oder anderen Dienstabzeichen erkennbar sind, unweigerlich Folge zu leisten und ihnen zu gestatten, innerhalb ihres Dienstbezirkes sowohl sein Schiff oder Floss zu betreten und darauf mitzufahren, als auch ihr Dienstfahrzeug daran anzuhängen.

Jeder Schiffs- und Flossführer hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizei-Ordnung mit sich zu führen und den vorgenannten Beamten auf deren Verlangen vorzulegen.

Bestrafung von Zuwiderhandlungen.

§ 48.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden, falls sie nicht nach den strafgesetzlichen Bestimmungen zu ahnden sind, im Deutschen Reiche mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen, in Oesterreich nach den für die Uebertretung von polizeilichen Vorschriften geltenden Bestimmungen bestraft.

Zusammenstellung der Signale.

§ 49.

Die in den §§ 18 bis 20, 23 und 28 bis 39 dieser Polizei-Ordnung vorgesehenen Signale sind in der Anlage *) zusammengestellt.

Beförderung von Sprengstoffen und von feuergefährlichen Gegenständen.

§ 50.

Für die Beförderung von Sprengstoffen und von feuergefährlichen Gegenständen gelten besondere Vorschriften.

Gleichzeitig wird bestimmt, dass Zuwiderhandlungen gegen die vorstehende Polizei-Ordnung (§ 48) in Oesterreich nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, geahndet werden.

Mit der Handhabung und Ueberwachung dieser Polizei-Ordnung sind in Oesterreich als Schiffahrtsbehörden erster Instanz die politischen Bezirksbehörden für den ihnen zugewiesenen Schiffahrtsbezirk betraut. Dieselben haben sich hiebei der Mitwirkung der Stromaufsichtsorgane, der Gendarmerie, sowie der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen.

Wurmbrand m. p. **Bacquehem** m. p. **Falkenhayn** m. p.

*) Die hier erwähnte Zusammenstellung der Signale ist in dem am 9. März 1894 erschienenen Reichs-Gesetzblatte, XIII. Stück, Nr. 39, enthalten.

Erläuternde Bemerkungen

zu der Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, betreffend den Beitritt solcher Staaten zum internationalen Eisenbahntransport, welche an dem Abschlusse des Uebereinkommens nicht theilgenommen haben.

In dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, ist der nachträgliche Beitritt solcher Staaten, welche an dem Abschlusse dieses Uebereinkommens nicht schon ursprünglich theilgenommen haben, nicht vorgesehen worden, ein Umstand, der Angesichts der günstigen Wirkungen, welche dieses Uebereinkommen ungeachtet seines kurzen Bestandes, schon jetzt auf die Erleichterung der internationalen Verkehrsbeziehungen äussert, als eine Lücke desselben sich geltend macht. Die Vertragsstaaten haben es daher — anlässlich eines an die schweizerische Bundesregierung ergangenen Ersuchens der fürstlichen Regierung von Monaco, um Gestattung des Beitrittes zum internationalen Uebereinkommen rücksichtlich der im Gebiete des genannten Fürstenthums gelegenen Theilstrecke der dem internationalen Eisenbahntransporte seit seinem Bestande unterstellten Paris-Lyon-Mittelmeerbahn — als angezeigt erachtet, durch Vereinbarung der gegenwärtigen Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen nicht nur grundsätzlich die Zulässigkeit des nachträglichen Beitrittes anderer Staaten zu diesem Vertragswerke auszusprechen, sondern auch gleichzeitig den Vorgang ein- für allemal im Vorhinein festzustellen, welcher bei einem derartigen nachträglichen Beitritte anderer Staaten einzuhalten sein wird.

Dieser Zusatzerklärung zufolge wird die Beitrittsanmeldung an den schweizerischen Bundesrath zu richten sein, welcher nach Anhörung des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern seine Anträge den Vertragsstaaten mittheilen wird. Im Falle des Einverständnisses aller Vertragsstaaten erfolgt der wirkliche Beitritt des neu angemeldeten Staates einen Monat nach

dem Datum des Seitens der schweizerischen Bundesregierung an sämmtliche Vertragsstaaten zu richtenden Benachrichtigungsschreibens.

Der Beitritt eines neuen Staates hat die vollinhaltliche Annahme aller Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, mithin auch der eventuellen Haftung für zahlungsunfähig gewordene Bahnen seines Gebietes (Artikel III des Reglements wegen Errichtung des Centralamtes) durch denselben von rechtswegen zur Folge.

Die gegenwärtige Zusatzerklärung, welche sohin den Beitritt anderer Staaten in einer thunlichst einfachen Weise unter Wahrung des freien Entschliessungsrechtes der Vertragsstaaten ermöglicht, soll einen integrirenden Bestandtheil des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, bilden und für die Dauer desselben abgeschlossen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Anlage einer schmalspurigen Rollbahn; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Herren M. Fleischmann und H. Weinheber für die Anlage einer schmalspurigen Rollbahn von der Station Krzeszowice der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ihrer links der Bahn bei km 387·4/5 gelegenen Dampfbrettsäge für den 19. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznanski betraut. [G.-I.-Z. 4083.]

— (Ueberstellung eines Wächterhauses.) Das bei km 182·1 der aufgelassenen Einmündungsstrecke der Linie Nezamislitz — Sternberg seinerzeit abgetragene Wächterhaus Nr. 76 a wird als Nr. 116·1/2 zu km 171·7/8 der Strecke Hullein—Rzikowitz der Linie Wien—Krakau behufs Ersatz für das dort bestandene unzureichende Aushilfswächterhaus wieder aufgestellt. [20. Februar, Z. 4732.]

— (Herstellung einer Wasserleitung in der Station Hruschau.) Durch das zwischen km 269·8 und 299·9 der Hauptlinie gelegene Object in der Station Hruschau wurde für Zwecke der Ersten österr. Sodafabrik in Hruschau eine eiserne Rohrleitung hergestellt. [20. Februar, Z. 67.638.]

— (Errichtung von 12 Wirthschaftshöfen in der Station Hullein.) In der Station Hullein wurden zwölf Wirthschaftshöfe für Parteienzwecke hergestellt. [2. März, Z. 8361.]

— (Herstellung eines Nebengebäudes auf dem Bahnhofe Oswięcim.) Auf dem Bahnhofe in Oswięcim wurde für Arbeiterzwecke ein Nebengebäude errichtet. [26. Februar, Z. 2523.]

— (Linie Troppau—Bennisch: Ausführung einer Entleerungsgrube in der Station Eckersdorf.) In der Station Eckersdorf wird eine Entleerungsgrube hergestellt. [20. Februar, Z. 5737.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Continuirliche Sperrung je eines Geleises in der Strecke Erdbergerlände—Stadlau während der Zeit vom 1. März bis 30. April.) Anlässlich der Vornahme von Reconstructionsarbeiten auf der Donaucanal- und Prater-Hauptallee-Brücke wird in der Zeit vom 1. März bis 30. April je eines der beiden currenten Geleise zwischen Wien und Stadlau in der Theilstrecke Erdbergerlände — Stadlau durch je einen Monat ausser Betrieb gesetzt. Die Sperrung des rechtsseitigen Geleises (Richtung von Wien) fand am 1. März statt und dauert bis 31. März, jene des linksseitigen Geleises (Richtung von Wien) dauert vom 1. bis 30. April. Behufs anstandsloser Abwicklung des Verkehres in der Strecke Wien—Stadlau fungirt die Expeditionsstelle in der Betriebsausweiche Erdbergerlände während der Dauer der Geleisesperre als Verkehrsstation, und ist somit die Strecke Wien—Stadlau in zwei Verkehrsstrecken getheilt, wovon die Strecke Wien—Erdbergerlände zweigeleisig bleibt, die Strecke Erdbergerlände—Stadlau aber eingeleisig betrieben wird. Für den Uebergang der Züge in der Richtung von Wien nach Stadlau von der doppelgeleisigen auf die eingeleisige Strecke wird in der Station Erdbergerlände vom 1. bis 30. April die bestehende Wechselverbindung Nr. 2/1 benützt werden, wogegen in der Zeit vom 1. bis 31. März für den Uebergang der Züge in der Richtung Stadlau—Wien von der eingeleisigen auf die doppelgeleisige Strecke in der Station Erdbergerlände in km 5·7/8 zwischen den beiden currenten Geleisen eine provisorische Weichenverbindung hergestellt ist. [G.-I.-Z. 3690.]

Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn. Die Längen für die am 26. October 1893 dem öffentlichen Verkehre übergebene Localbahn Častolowitz-Reichenau a/K.-Solnitz sind behördlich festgestellt worden und beträgt die Baulänge vom Ende des Bahnhofsplateau in Častolowitz (Eigenthumsgrenze km 0·260) bis zum Ende des Stutzgeleises in der Station Solnitz (km 15·537) 15·277 km. Die Betriebslänge setzt sich zusammen aus der Länge der eigenen und der gemeinsam mitbenützten Bahnstrecke; die Länge der eigenen Bahn von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Častolowitz bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Solnitz beträgt 15·122 km, jene der gemeinsam mitbenützten Bahnstrecke, welche gleichfalls bei der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Častolowitz anfängt und bis zum Ende des Bahnhofsplateau in letztgenannter Station reicht, beträgt 0·260 km, so dass sich hieraus eine Gesammtbetriebslänge von 15·382 km ergibt. Die Lage der einzelnen Stationen, sowie die Niveau-Côten der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude sind folgende:

Name der Stationen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Častolowitz	Station	0·000	362·36
Reichenau an der Kněžna	„	8·714	304·86
Solnitz	„	15·382	345·58

Eisenbahn Wien—Aspang. (Aenderung in der Betriebsleitung.) Die Verwaltung der Eisenbahn Wien-Aspang hat das Dienstverhältniss mit dem bisherigen Betriebsleiter Oberinspector Franz Gelinek gelöst und den k. u. k. Hauptmann a. D. Alfred Tunkler Ritter von Treuinfeld, unter gleichzeitigem Ausscheiden desselben aus dem gesellschaftlichen Verwaltungsrathe, zum Betriebs-Director ernannt. [H.-M.-Z. 8713.]

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

In Folge Lawinensturzes ist der Güterverkehr in der Strecke Erzberg—Eisenerz am 16. März auf circa zwei Tage eingestellt. Personenverkehr wird mit Umsteigen anfrecht erhalten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschlüsse der Eisenbahn-Tarifcommission.) Die Tagesordnung der abgehaltenen Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten umfasste 14 Gegenstände. Als wichtigste Beschlüsse sind folgende hervorzuheben: Anderweit geregelt wurde (gegen die Stimmen des Ausschusses) die Frachtberechnung für lange Gegenstände, präciser gefasst die Positionen Wolle, Borke und Lohe, ergänzt, bezw. neu aufgestellt ein Verzeichniss für Emballagen. Aus dem Verzeichniss der sperrigen Güter wurde Nr. 24 (getrocknete Pflanzen u. s. w.) gestrichen. Hohlglas- und Thonwaaren können, wenn zur Ausfuhr bestimmt, in gedeckt gebauten Wagen in beliebiger Verpackung versandt werden. Verwiesen werden nach Specialtarif I: Wermuthkraut, Antichlor; nach Specialtarif III: Schlackensand, Schlackenmehl; Zinkgrau wird in Specialtarif II belassen. Antichlor und Schlackenmehl sind bedeckt zu fahren. Abgelehnt wurden die beantragten Frachtermässigungen für Erdnussklee und Erdnussschalen, für gefärbten Schwerspath, Schwefeleisen und Dachfilz (bei den

beiden letzten Artikeln gegen die Stimmen des Ausschusses der Verkehrsinteressenten). Vertagt wurden die Verhandlungen über geröstetes Getreide.

— (Beförderung von Massengütern nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle.) Der deutsche Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 1. Februar beschlossen:

1. Die Ziffer 11a der Anweisung zur Ausführung des Vereins-Zollgesetzes (zu den §§ 41, 47 und 72), sowie der § 23, Abs. 3, des Eisenbahn-Zollregulativs erhalten folgenden Zusatz:

„Wenn die eingegangenen Massengüter nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle weitergeführt werden sollen, so kann auf Antrag des Waarendisponenten, sofern ein dem declarirten Gewicht entsprechender Abgahehetrag sichergestellt wird, die Verwiegung des leeren Wagens am Entladungsorte durch zwei auf die Wahrnehmung des Zollinteresses besonders verpflichtete Beamte der Bahnverwaltung vorgenommen werden, von denen einer Vorsteher der Station oder der Güterabfertigungsstelle oder der Vertreter einer solchen sein muss. Ueber das Ergebniss der Ermittlung ist von dem Zollpflichtigen binnen einer von dem Abfertigungsamte zu bestimmenden Frist diesem Amte eine durch die Beamten, welche die Verwiegung vorgenommen haben, ausgestellte Wägebescheinigung vorzulegen."

2. In Nr. 11b, Abs. 1, der Ausführung des Vereins-Zollgesetzes (zu den §§ 41, 47 und 72), sowie im § 23, Abs. 4, des Eisenbahn-Zollregulativs werden die Worte: „nicht mehr als 2 Jahre" abgeändert in „nicht mehr als 3 Jahre".

Sachsen. (Landtags-Verhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die I. Kammer des Sächsischen Landtages hat in ihrer Sitzung vom 5. März für Eisenbahnzwecke bewilligt: Zur Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von Wilzschhaus nach Carlsfeld 605.000 Mk., zur Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Limbach nach Wüstenbrand 2,483.000 Mk., zur Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Waldheim nach Kriebethal 407.500 Mk., zur Erweiterung des Bahnhofes Freiberg als zweite Rate 1,175.000 Mk., zur Erweiterung der Bahnsteiganlagen in Chemnitz 87.000 Mk., zum Grunderwerb für einen Rangirbahnhof mit Stationsanlage am Küchwalde bei Chemnitz, sowie für erforderliche Anschlusscurven 1,180.000 Mk. und zur Erbauung eines Dienst- und Beamtenwohngebäudes in Chemnitz 73.700 Mk.

In der Sitzung der II. Kammer des Sächsischen Landtages vom 6. März wurden die Einnahmen der Staatseisenbahnen mit 93,370.230 Mk., die Ausgaben mit 62,733.695 Mk., die Einnahmen und Ausgaben bei dem Werkstättenbetriebe mit je 11,341.750 Mk. und die Ausgaben für Besoldungen der Beamten bei dem Staatseisenbahnenbau mit 510.930 Mk. bewilligt; ferner hat die I. Kammer in ihrer Sitzung vom 7. März für den Umbau der Bahnhöfe in Dresden und den damit zusammenhängenden Herstellungen als dritte Rate weitere 20,000.000 Mk. bewilligt.

Schweiz. (Uebernahme des Betriebes der Thunerseebahn und der Schynige Platte Bergbahn durch die Jura-Simplon-Bahn.) Seit 1. März wird der Betrieb der Thunerseebahn für Rechnung dieser Gesellschaft durch die Jura-Simplon-Bahn besorgt; in gleicher Weise hat letztere Bahn auch den Betrieb der Schynige Platte Bergbahn vertragsmässig übernommen. Alle den Betrieb dieser Linien betreffenden Mittheilungen und Correspondenzen sind an die Direction der Jura-Simplon-Bahn in Bern zu richten.

— (Genehmigung von Tarifen.) Der Schweizerische Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 28. Februar den Nachtrag III zu Theil 1, Abthlg. A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend erleichternde Vorschriften für den Transport der bedingungsweise zugelassenen Güter gemäss dem zwischen Dentschland, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz abgeschlossenen Specialübereinkommen genehmigt.

Frankreich. (Concessionsübertragung.) Durch Verordnung vom 16. Jänner ist die Uebertragung der Concession für die in den Departements Isère und Savoyen gelegene, durch Verordnung vom 28. Jänner 1893 für gemeinnützig erklärte Strassenbahn Voiron-Saint Béron nebst Zweigbahn Saint Laurent du Pont-Fonvoirie von dem bisherigen Concessionsinhaber auf die „Soiété anonyme du chemin de fer de Voiron à Saint Béron par Saint Laurent du Pont" genehmigt worden.

— (Geld- und Werthsendungen auf der Westbahn.) Die Französische Westbahn hat vom 7. Jänner folgende Ergänzung zu den Beförderungsbestimmungen für Geld- und Werthsendungen eingeführt:

Art. 1. Die Reisenden I. und II. Classe sind berechtigt, in allen Zügen, wo dies fahrplanmässig zulässig ist, Packete mit Geld, Werthsachen und Kunstgegenständen unter folgenden Bedingungen bei sich zu behalten:

1. Sie haben bei der Abfahrt das Rohgewicht dieser Gegenstände feststellen zu lassen und an die Gesellschaft die Fracht nach dem Satze des Packettarifes zu zahlen, wobei der Berechnung ein zehnmal grösseres Gewicht als das wirkliche der beförderten Packete, mindestens aber 3 kg in I. Classe und 2 kg in II. Classe zu Grunde gelegt wird.
2. Die Reisenden haben diese Packete selbst zu überwachen und auf jeden Anspruch gegenüber der Gesellschaft im Falle des Verlustes oder der Verschleppung zu verzichten.

Art. 2. Der Reisende nimmt mit seinen Packeten in einem ihm allein vorbehaltenen Abtheil I. oder II. Classe Platz, ohne dass er gezwungen ist, mehr als eine Fahrkarte zu lösen. Das wirkliche Gewicht der so beförderten Sendungen darf indess 700 kg nicht übersteigen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Frühjahrs-Fahrplan der Passagierschiffe, giltig bis Ende April 1894.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft tritt Mitte März 1894 der Frühjahrs-Fahrplan der Personenschiffe in Kraft.

Nach demselben finden ab Budapest nach Semlin—Belgrad—Orsova—Galatz wöchentlich drei directe Personenfahrten, und zwar jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag 10 Uhr Nachts, desgleichen in umgekehrter Richtung von Galatz nach Budapest jeden Montag, Mittwoch und Freitag 8 Uhr Früh statt.

Die täglichen Wien-Budapester Fahrten werden eröffnet mit der ersten Bergfahrt ab Budapest 6 Uhr Abends am 30. März und erster Thalfahrt ab Wien 7 Uhr Früh am 1. April.

Die täglichen Wien-Pressburger Personenfahrten beginnen mit erster Fahrt ab Wien am 21. März um 4 Uhr Nachmittags und erster Fahrt ab Pressburg am 22. März um 6 Uhr Früh.

Ferner verkehren täglich Personenschiffe zwischen Budapest—Mohács, dann auf der Theiss viermal wöchentlich zwischen Szegedin und Semlin, und wöchentlich zweimal zwischen Szegedin und Szolnok.

Auf der Save finden tägliche Fahrten zwischen Belgrad und Schabatz statt. Ausserdem bestehen noch Verbindungen längs dem serbischen Ufer zwischen Belgrad—Dubrovitza—Golubac und Orsova und eine zweimal wöchentliche Verbindung für die bulgarischen Schiffsstationen zwischen Widdin und Silistria.

— (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien (Westbahnhof)—Melk—Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof) oder umgekehrt.) Vom 15. März bis auf Weiteres werden ab Wien (Westbahnhof) und Wien (Franz Josef-Bahnhof) combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht. Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof) oder von Wien (Franz Josefs-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof) II. Classe Bahn, I. Platz Schiff: 896 Heller = fl. 4·48, III. Classe Bahn, II. Platz Schiff: 478 Heller = fl. 2·39. Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässiger Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Bahnstrecke Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine 5tägige Giltigkeit und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen, gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande, zu unterbrechen.

Ab 15. März bis incl. 5. Mai verkehrt das Localschiff ab Krems zu Berg jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 Uhr Früh, und ab Melk zu Thal jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 5 Uhr 30 Minuten Nachmittags. Ankunft in Krems um 7 U. 15 M. Abends. — Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Linz werden mit 29. April ab Wien und mit 1. Mai ab Linz eröffnet. — Ab 6. Mai finden tägliche Localschiffahrten zwischen Melk und Krems statt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona“ aus Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 30. November 1893 von Kobe abgefahren und am 30. Jänner mit 13 Passagieren und 2550 Gewichtstonnen Ladnng in Triest über Fiume eingetroffen. Derselbe brachte aus Kobe 9000 kg Perlmutter, 2000 kg Bambus, 1015 kg Droguen, 27.000 kg Curiositäten; aus Shanghai 17.000 kg Häute; aus Foochow 3290 kg Thee; aus Canton 7500 kg Seide, 180 kg Curiositäten; aus Hongkong 560 kg Curiositäten, 4800 kg spanisches Rohr, 1560 kg Sternanis, 2400 kg Oelessenz, 28.000 kg Quassia; aus Singapore 202.188 kg Sago (für Venedig), 260 kg Curiositäten, 5582 kg Conchilien, 91.350 kg Zinn, 54.303 kg Gambier, 12.000 kg Häute, 26.390 kg Pfeffer; aus Colombo 102.106 kg Cocosnussöl (wovon 10.250 kg für Venedig), 15.225 kg Hänte für Salonich, 5075 kg Sapanholz, 5000 kg Zimmt, 19.285 kg Kaffee; aus Penang 25.200 kg Zinn, 45.480 kg Pfeffer; aus Calcutta 143.776 kg Häute (wovon 51.055 kg für Venedig, 13.297 kg für Salonich), 26.998 kg Tamarinden (wovon 11.266 kg für Venedig), 34.916 kg Leinwand, 61.050 kg Baumwolle, 45.069 kg Jute für Venedig; aus Bombay 20.909 kg Spartogras für Venedig, 152.250 kg Leinsamen (wovon 101.500 kg für Venedig), 375.550 kg Baumwolle (wovon 92.500 kg für Venedig), 431.374 kg Ricinussamen für Venedig, 10.150 kg Mirobolamen, 203 000 kg Oelsamen, 5735 kg Cocosnussöl, 20.553 kg Kaffee, 862 kg Därme; aus Aden 647.707 kg Weihrauch, 9034 kg Kaffee; aus Suez 4276 kg Perlmutter, 34.405 kg Gummi; aus Port-Said 4011 kg Kaffee, 4141 kg Conchilien, 10.208 kg Zinn, 1522 kg Gummi, 1500 kg Assa Foetida, 56.620 kg Indigo, 4400 kg Häute, 6010 kg Quassia, 1750 kg Thee, 100.050 kg Tabak. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,294.210 fl. ö. W.

Preussen. (Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1893.) Derselbe hat nach dem „Centr.-Bl. d. Bauverw.“ gegenüber dem Vorjahre, welches einen erheblichen Rückgang gezeigt hatte, bedeutend zugenommen; derselbe steht hinter demjenigen des verkehrsreichsten Jahres 1891 nur wenig zurück. Bezüglich des Gewichtes der zu Wasser abgegangenen Güter überflügelt das Jahr 1893 sogar alle früheren Jahre ganz bedeutend, indem die Steigerung dieses Verkehres 35 pCt. ausmacht. Das Gesammtgewicht betrug in Tonnen: a) durchgehende 383.487 (gegen 360.530 im Vorjahre), b) angekommene 4,473.848 (4,231.728), c) abgegangene 532.120 (395.792). Die Anzahl der Schiffe betrug: a) durchgehende 4359 (4395), b) angekommene 45.762 (42.427), c) abgegangene 45.359 (42.003). Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 3504 Personendampfschiffe, 4304 (3765) Schleppdampfer, 30 Tau- (Ketten-) Schiffe, 612 Güterdampfschiffe (davon 86 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit vou 74.976 t, beladen mit 44.688 t Gütern, und 37.312 Segelschiffe (davon 3630 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 5,035.787 t, beladen mit 4,429.160 t Gütern. Von den abgegangenen Schiffen waren 3499 Personendampfer, 4295 Schleppdampfer, 30 Tau- (Ketten-) Schiffe, 626 Güterdampfschiffe (davon 8 unbeladen) und 36.909 Segelschiffe mit 496.231 t Gütern. Unter den dnrchgehenden Schiffen waren 2 Dampfer und 4262 Segelschiffe (davon 1307 unbeladen) mit 383.392 t Gütern. Die Verwendung der Schleppdampfer hat wiederum eine erhebliche Steigerung erfahren. Im Ganzen sind zu Berg 2,531.472 t und zu Thal 1,942.376 t Güter angekommen, dagegen abgegangen zu Berg 278.878 t und zu Thal 253.243 t Güter. Unter den durchgegangenen Gütern sind Zucker mit 43.092 t, Steine und Steinwaaren mit 95.027 t, Steinkohlen mit 102.973 t, Braunkohlen mit 16.469 t und Mauersteine mit 19.129 t hervorzuheben. Im Ganzen sind zu Berg 110.751 t und zu Thal 272.736 t Güter durchgegangen Die obigen Angaben beziehen sich nur auf das Weichbild der Stadt Berlin, nicht auf Charlottenbnrg und die übrigen Vororte, in denen sich wichtige Lösch- und Ladestellen befinden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wnrde am 9. März bei der Firma

„Localbahn Laibach-Stein“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 9. Februar 1891 und beziehungsweise über Ermächtigung dieser Generalversammlung in der Vorstandssitznng vom 6. September 1892 bescblossenen und mit Erlass des h. k. k. Ministeriums des Innern vom 3. October 1892, Z. 22.556, genehmigten, theilweise geänderten Statuten, ferner auf die in Folge Ermächtigung Seitens der am 27. April 1893 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre in den Vorstandssitzungen vom 15. Juni 1893 und 28. December 1893 beschlossenen und mit Erlass des h. k. k. Ministeriums des Innern vom 24. Jänner 1894, Z. 1036, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge nunmehr das Actiencapital über erfolgte Zurückzahlung der Prioritätsactien lit. A und B, insoweit dieselben noch nicht verlost waren, in dem Betrage von 340.000 fl. ö. W., zerlegt in 3400 Stück auf den Ueberbringer lautenden Stammactien à 100 fl., besteht, die Zahl der Mitglieder des Vorstandes auf fünf, höchstens sieben festgesetzt ist, und die Mehrheit derselben ihren Wohnsitz in Wien haben muss.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Die am 12. März stattgehabte Versammlung, deren Vorsitz Civilingenieur E. A. Ziffer führte, eröffnete Herr Ingenieur Franz Hafferl mit einem Vortrage über die Salzkammergut-Localbahnen und die Schafbergbahn. Der Eingang des Vortrages war der Besprechung der Vorgeschichte dieser Bahnen gewidmet. — Die Idee einer Bahnverbiudung Ischl—Salzburg und einer Zahnradbahu auf den Scbafberg reicht noch bis auf die 70er Jahre zurück, wo die Realisirung dieser beiden Linien durch die Krise des Jahres 1873 einen jähen Abbruch erlitt. — Mit dem Aufschwunge des Localbahnwesens kam auch im Salzkammergute eine lebhafte Bewegung zur Geltung und wurden zahlreiche, nach verschiedenen Systemen entworfene Projecte ausgearbeitet, deren Finanzirung jedoch im Hinblicke auf den mit der normalspurigen Anlage verbundenen bedeutenden Capitalsaufwand scheiterte. Die Finanzirung dieses Unternehmens gelang erst, nachdem von einer normalspurigen Localbahn abgesehen und eine Anlage mit 0·76 m Spurweite in Aussicht genommen wurde. Im Jänner 1890 erlangte die Bauunternehmung Stern & Hafferl im Vereine mit dem Ingenieur W. Michel die Concessionsbewilligung, worauf die Constituirung der mit dem derzeitigen Anlagecapitale von 5·4 Millionen Gulden gegründeten Actiengesellschaft der Salzkammergut-Localbahnen mit dem Sitze in Salzburg erfolgte. Nach einer detaillirten Schilderung der den einzelnen Linien gemeinsamen technischen Concessions - Bedingnisse, die sich unter Anderen auf die Einführung des Tag- und Nachtverkehres, der Maximalgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde und der durchschnittlichen Maximalsteigung von 25‰ mit einem Minimalradius von 60 m beziehen, gab der Vortragende eine erschöpfende Darstellung der gesammten 64 km langen Bahnanlage. Die bei Führung der Trasse, der Tunnelanlagen, sowie der Viadncte sich ergebenden bedeutenden technischen Schwierigkeiten, insbesondere die Herstellung des 100 m langen Kaltenbach-Viaductes, der in einer in Oesterreich zum erstenmale angewendeten Construction, als continuirlicher Träger mit eisernen Balancepfeilern ausgeführt wurde, sind in glänzender Weise gelöst worden. Der eingehenden Beschreibung des Fahrparkes folgte eine Besprechung der namentlich wegen ihrer Einfachheit bemerkenswerthen Tarifbestimmungen. — Für das Jahr 1893 bezifferten sich die kilometrischen Einnahmen auf fl. 2804 und die Ausgaben auf fl. 1460, daher letztere 52·5 pCt. der Einnahmen betrugen. In ähnlicher Weise äusserte sich der Redner über die nach dem Abt'schen Systeme erbaute, 5·7 km lange Zahnradbahn auf die Schafbergspitze, welche nach einjähriger Bauzeit am 1. August 1893 eröffnet wurde und in einem Zeitraume von 2½ Monaten 19.124 Personen beförderte.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XLIV. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 12. März herausgegebene XLIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 539: Verfügung, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Biala und Wiener-Neustadt nach Elsass-Lothringen.

— (Inhalt des XLV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. März 1894 herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 540: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. März 1894, Z. 3608, betreffend die Auflassung der Station Karwin der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn als ständige Ein- und Ausladestation für Transporte von Klauenthieren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des I. Nachtrages zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Giltigkeit ab 1. April 1894 gelangt der I. Nachtrag zu dem vorgenannten Tarife zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über den Personentransport.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Stationen oder bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen zum Preise von 5 kr. zu beziehen.

Wien, am 14. März 1894. [205]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Anhang zu Tarif-Theil III, Heft 1 (Ausnahmetarif für Getreide-Transporte).

Mit Giltigkeit vom 1. April 1894 tritt im obgenannten Eisenbahnverbande ein Anhang zu dem vom 1. December 1893 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1 [Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linie in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Wien—Marchegg und Wien—Bruck a. L.) einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits] in Wirksamkeit.

Dieser Anhang enthält Cursdifferenzen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. März 1894. [206]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nichteinhebung des 10percentigen Frachtzuschlages für in gedeckt gebauten Wagen beförderte Güter.

Der im Theile I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1894 im § 38, Ziffer 2, vorgesehene Frachtzuschlag von 10 pCt. für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter wird vorläufig bis zum 1. Juli 1894 hinsichtlich des directen Verkehres zwischen den belgischen Hafenstationen Antwerpen, Brüssel, Gent, Löwen, Ostende, Terneuzen und österr.-ungarischen Stationen nicht eingehoben.

Bei Verwendung von offen gebauten Wagen mit Decken wird dagegen die tarifmässige Deckenmiethe berechnet.

Wien, am 12. März 1894. [207]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zum Theile II, Tarifheft 4.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1894 gelangt ein Anhang zum Gütertarife, Theil II, Heft 4, des obenbezeichneten Verbandsverkehres zur Einführung.

Derselbe enthält Cursdifferenzen, welche von den betreffenden Frachtsätzen des Tarifes bis auf Weiteres in doppeltem Betrage in Abzug gebracht werden.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 25 Pfg. oder 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. März 1894. [208]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn

Aenderung eines Stationsnamens.

In Folge Entschliessung des h. k. k. Handelsministeriums wird mit 1. Mai 1894 der Stationsname Elbogen-Neusattel in „Neusattel“ abgeändert.

Prag, am 1. März 1894. [209]

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I.

Einführung ermässigter Frachtsätze.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1894 treten im obbenannten Hefte folgende ermässigte Frachtsätze für Kohlensendungen statt der in den betreffenden Relationen derzeit bestehenden höheren Sätze in Kraft:

Von	Nach Bellus	Nach Pucho-Kocskócz
Karwin	26	—
Trzynietz	22	22

Kreuzer pro 100 kg

Budapest, am 12. März 1894. [210]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Roheisen-Transporte.

Mit sofortiger Giltigkeit tritt für die Beförderung von Eisen roh, aller Art etc., ein ermässigter Frachtsatz von 11·8 kr. pro 100 kg von Trzynietz nach Zwardon unter Aufrechthaltung der im Ausnahmetarife IV unseres vom 1. Jänner 1890 giltigen Local-Gebührentarifes enthaltenen Bestimmungen in Kraft.

Budapest, am 12. März 1894. [211]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

(Ungarische Strecke.)

Ausgabe eines neuen Personen- und Gepäckstarifes.

Am 1. April 1894 tritt auf den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Local-Personen- und Gepäckstarif sammt einem die Zoneneintheilung enthaltenden Anhange in Kraft, wodurch der ab 1. October 1890 auf den ungarischen Linien giltige Local-Personen- und Gepäckstarif ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des Tarifes und des Anhanges sind bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria-Valeria utcza 11 sz.) erhältlich.

Budapest, am 15. März 1894. [212]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ergänzungen des ab 1. Jänner 1894 giltigen Nachtrages III zum Anhange der Tarife (Theil II).

Die im obgenannten Nachtrage sub Pos. 2050 enthaltene Begünstigung für Getreide aller Art von den daselbst angeführten Stationen nach Bubenč wird auf sämmtliche Güter des Specialtarifes 1, sowohl in der Richtung nach Bubenč, als auch in umgekehrter Richtung ausgedehnt.

Es ist daher bei dieser Position statt: „Getreide aller Art" zu setzen: „Güter des Specialtarifes 1" und zu bemerken, dass die betreffenden Frachtsätze auch in umgekehrter Richtung Giltigkeit haben.

Ferner ist die Nomenclatur der in demselben Nachtrag sub Pos. 2213—2216 für Porzellan enthaltenen Begünstigung wie folgt zu ändern, bezw. zu ergänzen:

„Porzellan, verpackt oder unverpackt, auch unverpackt mit in Kisten verpackten Porzellanwaaren zusammengeladen."

Zugleich ist bei diesen Positionen zu bemerken, dass das Auf- und Abladen der Porzellansendungen durch die Parteien zu besorgen ist und dass Seitens der Bahnanstalten für eventuellen Bruch keine Haftung übernommen wird.

Wien, am 13. März 1894. [213]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Oesterreich.)

Einführung des 6. Nachtrages zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. April 1894 tritt zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für obenbezeichneten Verband je ein 6. Nachtrag in Kraft.

Diese Nachträge enthalten anderweite und neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Eisenach, Schmalkalden und Wernshausen des Directionsbezirkes Erfurt ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Steinsalz von Stassfurt pp. nach Aussig und Kralup und eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Durch Nachtrag 6 zu Tarifheft 1 kommen ausserdem noch anderweite und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für getrocknete Pflaumen pp. aus Bosnien und Serbien, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 für Thon pp. zwischen Podersam und Bielefeld zur Einführung. Endlich enthält dieser Nachtrag noch eine Bestimmung über die am 1. Juli 1894 erfolgende Aufhebung der vorübergehend ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Kleie).

Die anderweiten Frachtsätze für Eisenach und Schmalkalden ergeben zum Theil und die anderweiten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 im Heft 1 durchwegs Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze. Soweit dies der Fall ist, bleiben letztere Sätze noch bis zum 30. April d. J. in Giltigkeit.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20, bezw. 10 Pfg. oder 12, bezw. 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 13. März 1894. [214]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Neuer Tarif, Theil I, Abth. A.

Am 1. April 1894 tritt ein neuer Tarif, Theil I, Abtheilung A, enthaltend: reglementarische Bestimmungen für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Kraft und wird der gleichnamige Theil I vom 1. Jänner 1893 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes Theil I können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. März 1894. [215]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ergänzung des ab 1. Jänner 1894 giltigen Anhanges zu den Tarifen Theil II, Heft 3 und 4.

Die im obgenannten Anhange sub Pos. 112 enthaltene Begünstigung für Getreide aller Art von den daselbst angeführten Stationen nach Bubenč oder vice versa wird auf sämmtliche Güter des Specialtarifes 1 bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen ausgedehnt.

Es ist daher bei dieser Position statt: „Getreide aller Art" zu setzen: „Güter des Specialtarifes 1."

Wien, am 13. März 1894. [216]

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Dienstanweisung über die Beförderung und die Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter.) Am 1. März wird eine neue (3.) Ausgabe der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband vereinbarten „Dienstanweisung, betreffend Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden", in Kraft treten, durch welche auch Bestimmungen wegen der üblichen Frachtbegünstigungen für sogenannte Wanderausstellungen eingeführt werden.

Frankfurt a/M. etc. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aufnahme der Station Kufstein in den Umschlag-Exporttarif.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Kufstein in den Umschlag-Exporttarif, Abtheilung c (für Spielwaaren u. s. w.) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach	Von Kufstein		
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
	a	b	c
Frankfurt a/M. etc.	2·23	2·15	1·90
Frankfurt a/M.-Sachsenhausen etc. .			
Gustavsburg	2·34	2·26	1·99
Kastel Hafen und Mainz Hafen	2·35	2·27	2·00
Ludwigshafen a/Rh.	2·14	2·06	1·83
Mannheim Bad. Bahn	2·08	2·00	1·77

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Tarifirung von Flaschenverschlüssen.) Die aus Eisendraht mit einem Porzellanknopf und Gummiring bestehenden Flaschenverschlüsse (Patent-Flaschenverschlüsse) sind nicht zu den Eisenwaaren des Specialtarifes I zu rechnen, sondern zur Allgemeinen Wagenladungs-, bezw. Stückgutclasse abzufertigen. Das Gleiche gilt auch für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, giltig ab 1. Jänner 1893.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893. (Ausdehnung der Giltigkeit.) Mit sofortiger Wirksamkeit kann der bezeichnete Ausnahmetarif auch für Streu- und Futtermittelsendungen des internationalen Verkehres im Durchgange durch Deutschland bei Umkartirung auf den jeweiligen Grenzstationen, also beispielsweise für Heusendungen aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich bei Kartirung Simbach—Avricourt Gr. oder für Maissendungen aus Rumänien nach der Schweiz bei Kartirung Simbach—Lindau Anwendung finden. Mit der Aufhebung des Ausnahmetarifes am 1. Juli, bezw. 1. September, tritt diese Begünstigung ebenfalls ausser Kraft.

Der

Russische Gütertarif der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe

für den Local- und den directen internen Verkehr, sammt Gebührenberechnungstabellen in deutscher Sprache, herausgegeben von der Redaction der

„Ost-Europäischen Tarif-Rundschau in Wien".

Die Redaction hat mit der Drucklegung des Tarifes bereits begonnen und ersucht demzufolge P. T. weitere Reflectanten auf dieses Werk ihre gefälligen Bestellungen zu beschleunigen, um die Auflage des Tarifes fixiren zu können.

Die Redaction

(416) Wien, XIII. Bez., Hietzing, am Platz Nr. 4.

Specialfabriken

für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:

Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:

für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2

für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Heucke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzeln, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
621	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Viehsalz	Auf den Localbahnen: I. Aech—Rossbach Budweis—Salnau Fehring—Fürstenfeld Fürstenfeld—Hartberg Gleisdorf—Weiz Hannsdorf—Ziegenhals Laibach—Stein Mährische Westbahn Schwarzenau—Waidhofen a/Th. Strakonitz—Winterberg Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach—Grosslupp—Gottschee) Vöcklabruck—Kammer Wels-Aschach a/Donau Wels—Unter-Rohr Wodnian—Prachatitz		Einhaltung der für Güter der nebenstehenden Tarifclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen: Bei frachtgutmässiger Beförderung a) Einzelnsendungen b) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen c) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Abschnitt E des Heftes 1, bezw. Abschnitt B, C und D des Heftes 2	Verschieden	a) Classe II b) Classe A c) Special-Tarif 3	Verschieden	Im Kartirungswege		Im Wechselverkehre zwischen Stationen der nebenstehend aufgeführten Localbahnen einerseits und Stationen der anschliessenden Linien des Abschnittes A andererseits sind hinsichtlich der Kürzung der in Betracht kommenden Frachtsätze die bezüglichen Bestimmungen des Localgütertarifes massgebend
						a) Einzelnsendungen b) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen n. Frachtbrief c) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen n. Frachtbrief				a) Ausnahmetarif V. a. b) Ausnahmetarif V. b. c) Anenahmetarif V. c.			
				II. Bukowinaer Localbahnen		a) Einzelnsendungen b) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen u. Frachtbrief c) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief				a) Classe II b) u. c) Classe A abzüglich einer Manip.-Gebühr von 2·0 kr. pro 100 kg			
				III. Kolomeaer Localbahnen		a) Einzelnsendungen b) Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen u. Frachtbrief c) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief				a) Classe C b) Ausnahmetarif III. a. c) Ausnahmetarif III. b. abzüglich einer Manip.-Gebühr von 1·5 kr. pro 100 kg			
				IV. Localbahn Lemberg-Bołzec (Tomaszów)										

Fortlaufende Nr.	629	623	624
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Gebrannten Kalk, Kalksteine	Braunkohle	Stück-, Nuss- und Würfel-Kohle von den Versandtstellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau
für die Transportstrecke von	Čižkovic	Aussig (St.E.G.) transit	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1893 via Wien (Nordbahnhof)—Wiener Verbindungsbahn
für die Transportstrecke nach	Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, welche in dem Ausnahmetarife 13 der Hefte 1 und 2, bezw. dem Ausnahmetarife 6 des Heftes 5 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes enthalten sind	Čižkovic	Wien (St.E.G.) via Wien (Nordbahnhof)—Wiener Verbindungsbahn
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	300 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechtbaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	1000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 20. März 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Juni 1894 bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil II, Heft 1, 2 und 5	Localtarif	Tarif vom 1. Juni 1893
Frachtsatz per 100 kg	Es bestehen derzeit keine directen Sätze	11·7 kr.	V e r s c h i e d e n
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Die im Ausnahmetarife 13 des Heftes 1 und 2 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes für Lobositz enthaltenen Frachtsätze plus 3 Pfennige pro 100 kg, bezw. der im Ausnahmetarife 6 des Heftes 5 für Lobositz enthaltenen Frachtsätze plus 1·7 kr. ö. W. pro 100 kg	10·2 kr.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		1·5 kr.	1·6 kr.
Art der Durchführung	I m K a r t i r u n g s w e g e	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 einzusenden sind. Diese Documente werden nicht rückgestellt
Besondere Bemerkungen			Der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, sub Post 2934, publicirte Nachlass wird bei Inanspruchnahme der nebenstehenden Begünstigung für diese Sendungen nicht liquidirt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
625	**Oesterr. Nordwestbahn**		Glaswaaren aller Art	Polna-Stecken	Wien Oe.N.W.B. Prag Oe.N.W.B.	Aufgabe in beliebigen Quantitäten und Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	kr. ö.W. 99 75	kr. ö.W. 82·9 70·3	kr. ö.W. 16·1 4·7	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
626	**Mährisch-schlesischen Centralbahn**		Ziegel, Maner- und Dachziegel als Frachtgut	Von der Schleppbahn bei Bystrovan km 45·6	Olmütz M.S.C.B. loco	In vollen Wagenladungen. Bei Anfuhrung eines Minimalquantums von 2000 metr. Tonnen und Entsprechung der Tarifbestimmungen. Sendungen müssen in Olmütz M.S.C.B. abgeladen, von dort abgeführt, oder an ein Etablissement, welches mit dem Bahnhofe Olmütz M.S.C.B. durch ein Schleppgeleise verbunden ist, zugeführt werden	Bis 31. December 1894	Verordnungs-Blatt Nr. 145 vom 21. December 1893, Post Nr. 2618	2·5 kr.	2·0 kr.	0·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-, eventuell Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens Ende Februar 1895 vorzulegen sind	Anf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen
627	**Böhmischen Westbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Die Giltigkeitsdauer der im Verordnungs-Blatte Nr. 4 ex 1894, sub Post 148, verlautbarten Frachtbegünstigung für alte Eisenbahnschienen von Bodenbach St.E.G. nach Rokycan B.W.B. wird bis Ende Juni 1894 erstreckt.											

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft im Namen der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Wortlaut der im Verordnungs-Blatte Nr. 27 vom 8. d. Mts., unter fortlaufender Nummer 577, für Mineralkohle publicirten Begünstigung hat anstatt „für Zwecke des Transportes der Regiekohle der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen“ richtig zu lauten: „**Für Kohle, mineralische für Bahnbetriebszwecke der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen.**“

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **Samstag den 31. März 1894**, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Arcbitektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXXVI. (ausserordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstand der Verhandlung:

Antrag des Verwaltungsrathes wegen Führung des Betriebes der gesellschaftlichen österreichischen Linien für Rechnung des Staates, ferner wegen Aufnahme eines Investitionsanlehens in der Höhe von 10 Millionen Gulden ö. W. oder 20 Millionen Kronen, dessen Verzinsung und planmässige Rückzahlung vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden wird und der hiedurch bedingten Statutenänderungen.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 23. März 1894** in **Wien** bei der k. k. priv. österreichischen Länderbank, in **Graz** bei der Wechselstube der steiermärkischen Escomptebank, in **Lemberg** bei der galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im März 1894.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Der Verwaltungsrath.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. nnd k. Hof-Speditenr. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentnr für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladnngen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- nnd Reclamations-Bureau.
Mitglied der Dentschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. nnd k. Hof-Speditenr, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- nnd Commissions-Geschäft.
Sammelladnngen nach verschiedenen Richtnngen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlnngen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirnngs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- nnd Colli-Spedition von nnd nach allen Bahnhöfen, Eilgut nnd Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.
Specialität: Internationale nnd überseeische Verkehre.
Hanptbnrean: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rne St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG. Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
		NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.
Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn nnd Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Speditenre
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zn festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- nnd Auslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen beste Lagernng von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassnngsranm 5000 Barrels).
Internationale Traneporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladnngen nach Nord- nnd Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien nnd der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zn festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladnngen von nnd nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Znfnhren. — Groese Lagerränme. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.
Speditions-Bnrean für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlnngen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladnngs-Dienst nnd Lagerhaus-Unternehmnng
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.
Speditions-Bnreaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentnr und Speditions-Bnrean der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostprenssischen Südbahn.
Generalvertretnng für Galizien und die Bnkowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest. Finme, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria. Obrenowatz, Brčka, B.-Rača. Pancsova, Nagy-Becskerek, Vnkovár Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur nnd Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrte-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Finme.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow dnrch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition nnd Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition nnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher nnd Lagerränme an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtnngen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- nnd Schiffahrtsgeschäft **Aussig nnd Bodenbach.**
Elbenmschlag in Anssig, Schönpriesen, Bodenbach nnd Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhänser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- nnd Brannkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donan-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition nnd Commission,
Commercielle Agentnr der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertignng nnter billigsten Bedingungen.
Sammelladnngsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition nnd Incaseo
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn.

Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:

Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6

Telephon Nr. 7664. (414)

WEINER'S ZINKFREIES LAGER METALL

SCHUTZ-MARKE

für jeden Druck und Rotation.

Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.

Heinrich Weiner, Prag.

(415)

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Farbiges Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (412)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Caloriferes"

Central-Heizungen aller Systeme.

Kaltwerk
Felten & Guilleaume
Mülheim am Rhein
Wien und Budapest

fabriciren:

Eisen- und Stahldraht

für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugbarrièren u. s. w.

Kupfer- und Broncedraht

Isolirte Drähte und Kabel

für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht. Kabel mit Guttapercha- und mit Gummiadern, Bleikabel, Patent-Bleikabel mit Papier-Isolation und Lufträumen.

Drahtseile

für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstauwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verboltrossen.

(393)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

K. k. Handels- Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 20. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Entscheidung des kgl. ungar. Ministerrathes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 27. December 1893*), betreffend die Fortsetzung der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn von der Station Gunja mit Ueberbrückung der Save bis nach Brčka.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung zum Zwecke der Fortsetzung der normalspurigen Eisenbahn Vinkovce-Brčka von der Station Gunja in Slavonien, mit Ueberbrückung der Save bis nach Brčka in Bosnien behufs Bestreitung des auf Bosnien entfallenden Theiles dieses Eisenbahnbaues ein Darlehen bis zum Maximalbetrage von 400.000 fl. aufnehme.

Die von den Reineinkünften der ganzen Bahnfortsetzung Gunja-Brčka auf den bosnischen Theil entfallende Quote ist als Einnahme unter den Landeseinkünften Bosniens und der Herzegowina zu verrechnen.

§ 2.

Die Verzinsung des im § 1 des gegenwärtigen Gesetzes gedachten Anlehens ist jährlich aus den Landeseinnahmen Bosniens und der Herzegowina zu bestreiten.

Die Amortisation erfolgt gleichfalls aus den Landeseinnahmen.

Hiebei bleiben die Bestimmungen des § 2 des Gesetzes vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 135, rücksichtlich der Verzinsung und Amortisation der aus den gemeinsamen Activen für den Bau der Bahnlinien Zenica—Sarajevo, Metkovic—Sarajevo und Janjici—Bugojno sammt der Flügelbahn von Dolni-Vakuf nach Jajce gegebenen Darlehen aufrecht, und wird lediglich in Ergänzung des ersten Absatzes des gedachten § 2 die Bestimmung getroffen, dass die reinen Betriebsüberschüsse aller vorgenannten Bahnlinien insolange als Amortisationsraten zu dienen haben, als der nach Bestreitung der Auslagen der ordentlichen Verwaltung Bosniens und der Herzegowina, sowie der oberwähnten Darlehenszinsen etwa noch verbleibende Ueberschuss der Landeseinkünfte im Sinne des Gesetzes vom 25. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 71, zur Bestreitung der Baukosten der Eisenbahn Doboj-Siminhan und hierauf zur Bestreitung des mit dem gegenwärtigen Gesetze für den Bau der bosnischen Theilstrecke der Bahnfortsetzung von Gunja nach Brčka bewilligten Darlehens in Anspruch zu nehmen ist.

Nach Begleichung dieser Baukosten sind die eventuellen Ueberschüsse der Landeseinkünfte Bosniens und der Herzegowina gleichfalls zur Tilgung der bezeichneten Darlehen aus den gemeinsamen Activen zu verwenden.

§ 3.

Das gegenwärtige Gesetz tritt unter der Voraussetzung, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erlangen und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemncht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Wien, am 27. December 1893.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

*) Enthalten in dem am 11. März 1894 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 40.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 8. März 1894, Z. 9730, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen und die Dampftramway-Unternehmungen, betreffend die Aufnahme der Bestimmung hinsichtlich der Einstellung des Betriebes auf Schleppbahn-Anlagen im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle in die Bau- und Betriebsverträge.

Die Ertheilung der Bewilligung zum Baue und Betriebe solcher Schleppbahnen, welche an öffentliche Bahnen anschliessen, wird seit geraumer Zeit an die Bedingung geknüpft, dass in die aus diesem Anlasse abzuschliessenden Bau- und Betriebsverträge eine Bestimmung aufzunehmen sei, wonach im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle über Anordnung der Militär-Verwaltung nach Massgabe des Bedarfes der Betrieb auf der ganzen Schleppbahn-Anlage eingestellt werden muss, ohne dass aus diesem Anlasse den betreffenden Interessenten ein Anspruch auf Schadenersatz erwachsen würde.

Wiewohl nun diese ständig gewordene Aufforderung den Eisenbahn-Verwaltungen in Folge der einzelnen Genehmigungsacte wiederholt zugekommen ist, wurde doch die aufzunehmende Bestimmung in vielen Fällen bei den zur Vorlage gelangenden einschlägigen Bau- und Betriebsverträgen Seitens des Handelsministeriums vermisst und musste deren Aufnahme in Ergänzung des Vertrages aufgetragen werden.

Hiezu tritt der Umstand, dass die in Rede stehende Clausel, welche einerseits die freie Disposition über den Schienenweg im Ernstfalle der zuständigen Autorität vorbehält, andererseits den Zweck verfolgt, sowohl die Bahnunternehmung als auch die Militär-Verwaltung vor etwaigen Forderungen der Schleppbahn-Unternehmungen aus dem Titel des Nutzentganges in Folge der Betriebseinstellung zu schützen, in den Verträgen älteren Datums gänzlich fehlt.

Die geehrte Verwaltung wird demnach eingeladen, dafür Sorge zu tragen, dass die mehrerwähnte Bestimmung in jedem neuen Schleppbahn-Vertrag ausnahmslos aufgenommen werde, ferner dass auch bei Industrialbahn-Anlagen, rücksichtlich deren die gleiche Bestimmung noch nicht in Kraft steht, jeder Anlass, der sich bei Umgestaltung und Erweiterung der Geleiseanlagen bietet, benützt werde, um zu den ursprünglichen einschlägigen Verträgen ein Additionale abzuschliessen und in dasselbe die entsprechende Clausel unter Ausdehnung auf die gesammte bestehende Schleppgeleise-Anlage aufzunehmen.

Wien, am 8. März 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. März 1894, Z. 13.516, betreffend die Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abtheilung, hat mit Schreiben vom 7. März d. J. dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die Thunersee-Bahn (Liste der Eisenbahnen, Schweiz, Nr. 11 c) mit dem 1. März d. J. in den Betrieb der Jura-Simplon-Bahn (Liste der Eisenbahnen, Schweiz, Nr. 3) übergegangen ist.

Das Centralamt hat diese Mittheilung, gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 den übrigen betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben vom 9. März d. J. zur Kenntniss gebracht, mit dem Beifügen, dass in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, die nöthige Vormerkung gemacht worden ist.

Wien, am 14. März 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Flügelbahn von der Station Königinhof der Linie Josefstadt-Jaroměř—Altpaka zur Stadt Königinhof.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Flügelbahn von der Station Königinhof der Linie Josefstadt-Jaroměř—Altpaka zur Stadt Königinhof im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von drei Monaten ertheilt.

Wien, am 20. Februar 1894. Z. 8367.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 10. März 1894, Z. 13.899 ex 1893, betreffend die Aufbewahrung der Knallsignalbüchsen im Signalwagen und die Erprobung der Knallsignale.

Die Verwaltung einer österr. Eisenbahn hat vor einiger Zeit anher die Anzeige erstattet, dass der Schlussconducteur eines Personenzuges, als derselbe behufs Fahrkartenrevision in ein Coupé eingetreten war und beim Schliessen der Thüre muthmasslich die an einem Ueberschwungriemen getragene Knallsignalbüchse einklemmte, durch die hiebei zur Explosion gelangten Knallkapseln verletzt wurde.

Obwohl nun dieser an sich bedauerliche Vorfall, welcher aber glücklicherweise für das reisende Publicum keine üblen Folgen hatte, nach den diesbezüglichen Erhebungen auf die Unachtsamkeit des Conducteurs zurückzuführen ist, so sieht sich die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zur Verhütung ähnlicher Vorkommnisse dennoch veranlasst, die bei einzelnen Bahnen bestehende Gepflogenheit, nach welcher der Schlussconducteur eines Zuges bei allen seinen dienstlichen Verrichtungen die Knallsignalbüchse an einem Riemen am Leibe trägt, abzustellen

und hiefür anzuordnen, dass dieser Zugbegleiter seine Knallsignalbüchse während der ganzen Fahrt am Signalwagen und zwar bei den Zügen mit Personenbeförderung auf einem solchem Orte aufzubewahren hat, welcher den Reisenden nicht leicht zugängig ist.

Bei diesem Anlasse wird die geehrte Verwaltung auch eingeladen, den unterstehenden Organen die Bestimmungen des h. ä. Erlasses vom 16. December 1886, Z. 15.172/II*), betreffend die Art der Verwahrung von Knallsignalen in den Büchsen, zur genauesten Darnachachtung in Erinnerung zu bringen, und weiters den Auftrag zu ertheilen, dass das mit der periodischen Erprobung von Knallkapseln betraute Personale sich hiebei stets in einer derart gedeckten Stellung oder solchen Entfernung aufzuhalten habe, dass eine Verletzung durch die wegfliegenden Splitter der Knallkapsel nicht stattfinden könne.

Die Verwaltungen der normal betriebenen Eisenbahnen, sowie jener Localbahnen, bei denen Knallsignale in Anwendung stehen, werden hiemit aufgefordert, für die sofortige Durchführung obiger Anordnungen Sorge zu tragen und über das Verfügte anher zu berichten.

Wien, am 10. März 1894. Lilienau m. p.

*) Centralblatt Nr. 148.

Entscheidung des kgl. ungar. Ministerrathes.

Die strafrechtliche Verhandlung über das Herabspringen eines Reisenden von dem noch nicht zum Stillstande gebrachten Zuge gehört zur Competenz der kgl. Gerichte.

Nach ungarischen Gesetzen gehört die Entscheidung über Competenzconflicte zwischen Gerichts- und Verwaltungsbehörden in den Wirkungskreis des kgl. ungar. Ministerrathes.

Wegen der strafrechtlichen Beurtheilung des eigenmächtigen Oeffnens der Thüre eines Waggons und wegen des Herabspringens von dem noch rollenden Zuge von Seite eines Reisenden war zwischen dem kgl. Bezirksgerichte und dem Stuhlrichteramte des betreffenden Sprengels ein Competenzconflict entstanden.

Der kgl. ungar. Ministerrath hat mit Entscheidung Z. 23.891 ex 1893 das kgl. Bezirksgericht aus folgenden Gründen als competent erklärt:

In Folge der Verordnung des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 14. November 1867, Z. 6219, welche in dem Art. VIII. des Ges.-Art. XX vom Jahre 1878 und im Ges.-Art. XXIV ex 1887 (betreffend das Zoll- und Handelsbündniss mit der österr. Reichshälfte) als in Wirksamkeit verbleibend anerkannt wurde, besteht die mit kais. Patente vom 16. November 1851 publicirte Eisenbahnbetriebsordnung zu Recht. Gemäss § 95 derselben hat sich der Reisende während der Fahrt des Eisenbahnzuges des Auf- und Absteigens, des unnöthigen Oeffnens der Thüren der Waggons und des Hinausschreitens auf die Plattform zu enthalten.

Der Angeklagte hat sich dieser verpönten Handlung und somit der Uebertretung des § 111 St.-G. (von Amtswegen zu verfolgende strafbare Handlungen) schuldig gemacht; er hat nämlich nicht gegen die von den Bahnorganen aus Rücksichten der öffentlichen Sicherheit, bezüglich des Bahnkörpers oder der Bahnanlagen getroffenen Anordnungen verstossen, sondern es handelt sich hier um die Verletzung der aus eben diesen Rücksichten vom Gesetze sanctionirten, daher Jedermann bekannt sein sollenden Anordnungen. Eine derartige Verletzung bildet aber gemäss Ges.-Art. XXXVII vom Jahre 1880 (Einführungsgesetz zum Strafrecht) eine der strafgerichtlichen Ahndung unterliegende Uebertretung, welche daher nicht in administrativem Wege zu behandeln ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 264. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März referirt Abg. Dr. Exner im Namen des Budget-Ausschusses über die Regierungsvorlage, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden, und beantragt, dem hezüglichen Gesetzentwurfe die Zustimmung zu ertheilen.

Abg. Kaftan kommt auf seine Ausführungen bei der Debatte über die Wiener Verkehrsanlagen zurück, hei welcher Gelegenheit er schon auf die Unzulänglichkeit nnd Skizzenhaftigkeit der vorgelegten Projecte hingewiesen habe. Durch die heutige Vorlage werde das Princip des damals angenommenen Gesetzes einschneidend geändert, indem ein Theil der für Privatunternehmungen vorhehaltenen Localbahnen nunmehr von der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen gebaut werden solle. Redner glaubt, dass sich die über den Bau dieser Bahnen mit Privat-Unternehmern gepflogenen Verhandlungen nicht zerschlagen hätten, wenn diese von der Rentabilität dieser Bahnen überzeugt gewesen wären. Schon im Jahre 1892 habe Redner darauf hingewiesen, dass die Projecte für die Wiener Verkehrsanlagen zu hastig und überstürzt gearbeitet waren und daher auch zu unsicheren Voranschlägen führen mussten. Wenn bei Einbringung der in Berathung stehenden Vorlage gesagt wurde, dass der Ausbau der nunmehr in das Hauptnetz einbezogenen Localbahnen dazu dienen solle, die Tramway-Misère zu hehehen, so müsse Redner bemerken, dass für diesen Zweck denn doch 21 Millionen zu viel seien. Viel wichtiger für Wien als die Stadtbahnen wäre der Aushau eines grossen, in Wien zusammenlaufenden Wasserstrassennetzes und speciell der Ausbau des Donau-Moldau-Canals und des Donau-Oder-Canals, welch letzterer jedoch nicht bei Thehen, sondern bei Wien in die Donau münden müsste, um nicht die Vortheile dieser Wasserstrasse den Ungarn zukommen zu lassen. Der Ausbau dieser Wasserstrassen würde nicht nur der Stadt Wien, sondern dem ganzen Staat zu Gute kommen, und insbesondere auch der zweitgrössten Stadt, der Stadt Prag, Nutzen bringen. Die Regiernng möge dieser Stadt überhaupt eine grössere Berücksichtigung zu Theil werden lassen. Prag bedürfe einer ausgedehnten Canalisation, einer Wasserleitung und einer Regelung der Hauszinssteuer und der Verzehrungssteuerfrage. Wie nöthig eine Durchführung der Canalisation und Wasserleitung in Prag sei, zeige die grosse Morbilität und Mortalität in dieser Stadt. Alle diesbezüglichen Petitionen liegen noch heute trotz der warmen Befürwortung, welche sie von Seite des Referenten Abg. Dr. Russ gefunden, unerledigt im Pulte. So lange die Regierung der Stadt Prag die ihr gebührende Berücksichtigung nicht zu Theil werden lasse, könne man es den böhmischen Abgeordneten nicht übel nehmen, wenn sie für so grosse Summen zum Bau von Localbahnen in anderen Städten nicht stimmen. Er empfiehlt schliesslich der Regierung, auch den gerechten Wünschen der Stadt Prag Rechnung zu tragen.

Abg. Hauck klagt zunächst über die starke Inanspruchnahme der Abgeordneten durch zu viele und zu lange Sitzungen und hedauert es, dass man nicht alle Abgeordneten zu den Arheiten in den Ausschüssen heranziehe, wodurch eine bessere Zeiteintheilung und -Ausnützung ermöglicht würde. Was die in

Verhandlung stehende Vorlage betrifft, so begrüsse er sie freudig, da nach deren Erledigung endlich die für das Erwerbsleben so nothwendigen grossen Arbeiten begonnen werden können. Redner befürchtet jedoch, dass der zehnte Wiener Bezirk, der doch ein Fabriksbezirk ist, von den Verkehrsanlagen keinen Gewinn haben wird; wichtig wäre ein grosser Bahnhof in Matzleinsdorf, wodurch die gerechten Wünsche der Bewohner des 4., 5. und 10. Bezirkes erfüllt und der Verkehr der zahlreichen dortigen Arbeiterbevölkerung nach den übrigen Bezirken erleichtert würde.

Abg. Dr. Lueger meint gegenüber dem Abg. Kaftan, dass das Wohlwollen des Staates gegen die Stadt Wien nicht gar so gross sei; denn eigentlich hätten ja das Glacis und die Linienwallgründe der Stadt Wien gehört; allerdings müsse anerkannt werden, dass das Erträgniss der Glacisgründe durch Gründung des Stadterweiterungsfonds gut verwendet wurde. Abg. Kaftan möge bedenken, dass Wien sich seine Brücken und seine Strassen selbst bauen müsse und auch seine Wasserleitung aus eigenen Mitteln hergestellt habe. Redner befürwortet den Bau des Donau-Moldau-Canals, welcher Wien und Prag mit der Nordsee verbinden und zu Hauptplätzen des Handels machen würde. Die Wiener Verkehrsanlagen seien nur ein Ersatz für die schwere Schädigung, welche den Vororten durch die Vereinigung mit Wieu widerfahren sei. Als der Bau der Verkehrsanlagen beschlossen war, sei aber noch nichts vorbereitet gewesen, und das Gold, das in die Säckel der arbeitsbedürftigen Wiener Bevölkerung fliessen sollte, habe sich bis heute nicht gezeigt. Redner bespricht sodann die mit der Firma Krauss gepflogenen Verhandlungen in Betreff des Baues der Localbahnen, welcher dieser Firma überlassen werden sollte, und spricht seine Freude darüber aus, dass diese Unterhandlungen zu keinem Resnltate geführt haben. Die beiden Localbahnlinien seien die wichtigsten Theile der Verkehrsanlagen und soznsagen die Nährmutter der anderen Theile. Dass die Ringstrassen-Linie so stillschweigend entfalle, könne er nur gutheissen. Er beglückwünsche den Herrn Handelsminister zu der vorgeschlagenen Lösnng, möchte aber auch empfehlen, eine Linie zur Südbahn und einen Flügel nach Favoriten zu bauen. Die Gürtelstrasse werde nach den Plänen der Commission für die Verkehrsanlagen leider ganz verunziert; alle Eisenbahu-Ingenieure seien ja Mörder der Schönheit, und sie nehmen auch keine Rücksicht. Mit Freuden begrüsse es daher der Redner, dass der Herr Minister einen künstlerischen Beirath in die Commission berufen habe, in der bisher leider nnr die Rücksichtslosigkeit der Techniker geherrscht habe. Bei dem Bau der Wienthalbahn sollen die Gartenanlagen, welche die Stadt Wien umgürten, erhalten werden. Dies sei ganz gut möglich. Redner dankt schliesslich nochmals dem Herrn Handelsminister für Alles, was er in der Frage der Verkehrsanlagen bereits gethan.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner erwähnt in dem Schlussworte mit Befriedigung, dass gegen den Inhalt der Regierungsvorlage selbst eine Einwendung nicht erhoben wurde. Er bemerkt gegenüber dem Abg. Kaftan, dass die Durchführung der Localbahnen in eigener Regie kein Novum sei, sondern dass es sich hier nur um die Perfectionirung eines schon vorgedachten Planes handle. Was die von demselben Redner geäusserten Wünsche in Bezug auf Prag betrifft, bemerkt der Berichterstatter, dass sowohl im Budget-Ausschusse, als auch im Hause von den Mitgliedern des Hauses und von der Regierung stets betont wurde, dass die Regierung selbstverständlich die Pflicht habe, nicht blos für den Reichsmittelpunkt vorzusorgen, sondern mit der gleichen Benevolenz auch die Entwicklung des Verkehres und die localen Bedürfnisse der grossen Städte im Reiche zu fördern.

Was speciell den Redner und seine Partei betreffe, so bleiben dieselben gewiss nicht hinter den Wünschen zurück, wie sie der Abg. Kaftan zum Ausdrucke gebracht habe. Sie werden niemals ein Hinderniss sein, wenn die Regierung mit derartigen Vorschlägen herantritt, und gewiss bestrebt sein, dieselben zu fördern und zur Durchführung zu bringen. Das ist nicht eine Phrase, sondern die richtige Erkenntniss der Verpflichtung der Staatsverwaltung gegenüber den glücklicherweise rasch aufblühenden Centren der einzelnen Königreiche und Länder.

Auf die Ausführungen des Abg. Dr. Lueger bemerkt der Berichterstatter, dass die meisten der von diesem Redner erhobenen Vorwürfe nicht die gegenwärtige Regierung und auch nicht eine einzelne Partei oder einzelne Mitglieder des Hauses treffen können. Ein Satz aus dieser Rede könne jedoch nicht unwidersprochen bleiben. Der Abg. Dr. Lueger hat, fährt Redner fort, in Beziehung anf Ungarn gesagt, es wäre ihm am liebsten, wenn wir die Ungarn nur schon ganz los wären. Wir kennen den Standpunkt des Abg. Dr. Lueger Ungarn gegenüber; er hat ihn sehr oft in nicht misszuverstehender Weise zum Ausdruck gebracht, und er hat auch die hentige — wie mir scheint — unpassende Gelegenheit benützt, um diesen etwas derben Ausfall Ungarn gegenüber zu machen. Ich glaube, dass ich von meinem Standpunkte aus, und, wie ich hoffe, in Uebereinstimmung mit dem Hause, erklären kann, dass die Aeusserung des Abg. Dr. Lueger nicht der Ansicht des österreichischen Abgeordnetenhauses entspreche, dass im Gegentheile die diesseitige Legislative die intimsten und besten Beziehungen mit der jenseitigen Reichshälfte zu pflegen stets bestrebt ist. und dass wir nichts unterlassen, um diese Beziehungen zum Wohle des Gesammtstaates zu gestalten.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Provisorische elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Magistrates der königlichen Hauptstadt Lemberg für die Herstelluug einer provisorischen elektrischen Strassenbahn in Lemberg für den 20. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.
[G.-I.-Z. 4381.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Industriegeleise von der Frachtenhaltestelle Schlan zu der im Bau begriffenen Actien-Künstdünger-Chemikalienfabrik in Schlan: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für ein von der Frachtenhaltestelle Schlan zu der im Baue begriffenen Actien-Kunstdünger-Chemikalienfabrik in Schlan herzustellendes Industriegeleise für den 21. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann von Schlan betraut. [G.-I.-Z. 4437.)

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Verlängerung des Bautermines.) Der Vollendungstermin für die Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz wurde bis Ende Juli 1894 verlängert. [3. März, Z. 6191.]

Kremsthalbahn. (Magazins-Vergrösserung in Nettingsdorf.) Mit Rücksicht auf den gesteigerten Güterverkehr wird in der Station Nettingsdorf das daselbst befindliche Frachtenmagazin vergrössert. [24. Februar, Z. 10.048.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellungen in Goltsch-Jenikau.) Um den Bedürfnissen des gesteigerten Güterverkehres Rechnung zu tragen, wird in der Station Goltsch-Jenikau ein 230 m langes Stockgeleise, eine gemauerte 60 m lange Verladerampe und ein Verladeplatz sammt Zufahrten errichtet.
[19. Februar, Z. 3522.]

— (Linie Prag—Mittelwalde Schleppbahn zur Agnes-Zuckerfabrik in Chlumetz.) Das zwischen den Stationen Chlumetz und Dobřenitz-Syrowatka in km 2·379 liegende, 179 m lange Stockgeleise der Schleppbahn zur Agnes-Zuckerfabrik in Chlumetz wird um 100 m verlängert.
[24. Febrnar, Z. 2030.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anschaffung einer zerlegbaren Hütte.) Behufs Unterbringung von Bahnwächtersubstituten wurde die Anschaffung einer zerlegbaren genehmigt. [20. Februar, Z. 5361.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Anschaffung von 200 Kohlenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens des Verwaltungsrathes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 200 Kohlenwagen mit 15 Tonnen Tragkraft, von welchen 140 Stück ohne Bremse mit beiderseitigen Fallthüren nach den mit den Handelsministerial-Erlässen vom 25. Jänner 1890, Z. 53.797 ex 1889, und vom 18. August 1891, Z. 50.883 ex 1890, genehmigten Typenplänen, die übrigen 60 Stück Kohlenwagen mit Bremse, mit gedeckten Bremserhüttchen und beiderseitigen Fallthüren nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 27. Februar 1890, Z. 6655, genehmigten Typenplänen in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Prag (Smichow) hergestellt werden.
[Z. 11.624.]

Ausweis über die im IV. Quartal 1893 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Lhota-Smetanova (zwischen der Haltestelle Ostrovec und der Station Čimelitz der Strecke Protivin—Zditz)	1. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen-Tarif vom 1. Jänner 1893; die Ausgabe der Fahrkarten in der Haltestelle selbst.
	Hrdlořez (zwischen den Stationen Erdweis und Suchenthal der Strecke Gmünd—Wessely)			
	Station: Stein-Irresdorf (zwischen den Stationen Horitz und Neustift-Quitosching der Strecke Budweis—Salnau)		Für den Eilgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Nachtrag V zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 vom 15. Jänner 1893.
	Haltestelle: Bilin Stadt (zwischen der Haltestelle Sauerbrunn und der Station Bilin der Strecke Pilsen—Dux)	15. December	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen-Tarif vom 1. Jänner 1893; die Ausgabe der Fahrkarten in der Haltestelle selbst.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Brniow (zwischen den Stationen Wall.-Meseritsch und Rauczka der Localbahn Wall.-Meseritsch—Wsetin)	1. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages XIII zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen, bezw. auf Grund des Tarifes und Antheilansscheidung für den directen Personenverkehr zwischen der Haltestelle Brniow und den Stationen der Localbahnstrecke Weisskirchen—Krasna, sowie der Flügelbahn Krasna—Roznau anderseits. In der Haltestelle Brniow werden nur Fahrkarten der II. und III. Classe, und zwar nach allen Stationen und Haltestellen der Localbahn Weisskirchen—Krasna und Wallachisch-Meseritsch—Wsetin, dann nach der Station Roznau verausgabt.
	Oppahof-Stettin (zwischen der Station Freiheitau und der Haltestelle Komorau der Strecke Schönbrunn—Troppau)	15. October	Für den beschränkten Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen	Für die in dieser Haltestelle zur Aufgabe, bezw. Abgabe gelangenden Frachtgüter kommen im Sinne der Bestimmungen des Localtarifes für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und des dazu gehörigen Kilometerzeigers (Nachtrag III) je nach der Verkehrsrichtung die für die nächst weiter gelegene Station Freiheitau, bezw. Troppau massgebenden Gebührensätze zur Anwendung. Oppahof—Stettin war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Oberweiden (zwischen den Stationen Gänserndorf und Marchegg der Linie Wien—Marchegg)	1. November	Für die Aufgabe von Rüben und Abgabe von Rübenschnitten in ganzen Wagenladungen	Für die bezüglichen Transporte gelangen die jeweilig auf Grund der factischen Kilometer von und nach Oberweiden tarifmässig entfallenden Gebühren zur Berechnung. Oberweiden war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Auf- und Abgabe von Eilgütern und Pferden eingerichtet.
	Pivin (zwischen der Station Nezamislitz und der Haltestelle Čelčic der Strecke Nezamislitz—Prossnitz)	20. November	Für den beschränkten Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen	Für die in dieser Halte- und Ladestelle zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden Frachtgüter kommen im Sinne der Bestimmungen des Localtarifes für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und des dazu gehörigen Kilometerzeigers (Nachtrag III) je nach der Verkehrsrichtung die für die nächst weiter gelegene Station Nezamislitz, bezw. Bedihost massgebenden Gebührensätze zur Anwendung. Pivin war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Ober-Moschtienitz (zwischen den Stationen Rzikowitz und Prerau der Strecke Hullein—Prerau)	18. December	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarif für das Hauptbahnnetz vom 1. April 1891. In der Haltestelle Ober-Moschtienitz werden nur Fahrkarten der II. und III. Classe, und zwar nach allen Stationen und Haltestellen der nächsten fünf Zonen verausgabt.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Hoschtitz (zwischen den Stationen Wischau und Eywanowitz der Strecke Brünn—Nezamislitz)	18. December	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarif für das Hauptbahnnetz vom 1. April 1891. Die Fahrkarten werden nur für die II. und III. Classe, und zwar nach allen Stationen und Haltestellen der nächsten fünf Zonen verausgabt.
	Chocznia (zwischen den Stationen Andrichau und Wadowice der Strecke Bielitz—Kalwarya)			Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages XIII zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die diesseitigen Localbahnen. Die Fahrkarten werden nur für die II. und III. Classe, und zwar nach allen Stationen und Haltestellen der Localbahn Bielitz—Kalwarya verausgabt.
Oesterr. Nordwestbahn	Haltestellen: Wildschütz (zwischen den Stationen Pilnikau und Trautenau der Strecke Pelsdorf—Trautenau)	1. October		
	Praskačka (zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Syrowatka der Strecke Königgrätz—Gr.-Wossek)	10. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Juni 1891.
	Karanitz (zwischen den Stationen Chlumetz und Dobřenitz-Syrowatka der Strecke Chlumetz—Königgrätz)	20. December		
Südbahn-Gesellschaft	Station: Terfens-Weer (zwischen den Stationen Schwaz und Fritzens der Linie Kufstein—Ala)	4. December	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der Südbahn vom 1. April 1893. Die Station Terfens—Weer war früher nur eine für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle mit der Bezeichnung Terfens.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anwendung des blauen Lichtes zur Kennzeichnung des Endes von Ausziehgeleisen.) Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigt, das Ende der in einigen Stationen vorhandenen Ausziehgeleise bei Dunkelheit durch blauleuchtende Signallaternen zu kennzeichnen, was von der k. k. General-Inspection bis auf Weiteres gestattet wurde. [4. März, G.-I.-Z. 3688.]

Böhmische Nordbahn. (Anschaffung von 50 Kastenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne, nach welchen 35 Kastenwagen bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow ausgeführt werden sollen, genehmigt und weiters gestattet, dass bei der genannten Waggonbaufabrik ausserdem noch 15 Stück Kastenwagen nach den mit dem Handelsministerialerlasse vom 20. Februar 1892, Z. 8060, genehmigten Typenplänen ausgeführt werden. [Z. 11.198.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung einer Universal-Werkzeugmaschine im Auslande.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angesuchte Genehmigung zur Anschaffung einer Universal-Werkzeugmaschine, Patent W. von Pittler, bei der Deutschen Werkzeug- und Maschinenfabrik vormals Sondermann & Stier in Chemnitz in Sachsen ertheilt. [Z. 2027.]

Prager Eisenindustrie-Gesellschaft „Eisenwerk Kladno". (Anschaffung einer dreiachsigen Tender-Locomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft beabsichtigte Anschaffung einer dreifach gekuppelten Tender-Locomotive, welche den Namen „Lodenitz" erhalten und nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. Juni 1888, Z. 18.431, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz hergestellt werden soll, um seinerzeit auf der Klado-Nučičer Werksbahn verwendet zu werden, genehmigt. [Z. 5879.]

Elektrische Bahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenč. (Bau- und Betriebslänge der Theilstrecke Königl. Thiergarten bis Lustschloss in Bubenč.) Die Längen für die am 1. September 1893 eröffnete Theilstrecke dieser Bahn vom Königl. Thiergarten bis zum Lustschlosse in Bubenč wurden behördlich festgestellt, und zwar beträgt die Baulänge vom Beginne der Theilstrecke „Königl. Thiergarten" bis zum Geleiseabschluss in der Endstation Lustschloss 0·638 km und die Betriebslänge, deren Endpunkt nur bis zur Mitte der Station Lustschloss reicht, somit 0·023 km vor dem Geleiseabschluss fällt, 0·615 km. Ausser der Kreuzungsstelle Königl. Thiergarten, bei welcher die Theilstrecke beginnt, und der Endstation Lustschloss Bubenč, befindet sich keine Station oder Haltestelle auf dieser Theilstrecke. Die Kreuzungsstelle hat die Nivellete-Côte 223·634 m und die Endstation 219·500 m.

Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag. (Wiedereröffnung des Betriebes.) Der seit 1. December 1893 eingestellt gewesene Betrieb auf der Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag ist mit 15. März wieder aufgenommen worden. [Z. 14.364.]

Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

Die in der Strecke Roppen—Imst am 16. März eingetretene Verkehrsstörung wurde bereits behoben und der Verkehr noch an dem genannten Tage, und zwar mit dem Personenzuge Nr. 11 wieder aufgenommen.

In der Strecke Klostergrab—Moldau ist am 17. März der Personen- und Güterverkehr wegen Schneeverwehung gänzlich eingestellt worden.

Böhmische Nordbahn:

Wegen Schneeverwehungen und anhaltendem Schneesturm musste am 17. März der Gesammtverkehr auf den Strecken Böhm.-Leipa—Georgswalde-Ebersbach, Böhm.-Kamnitz—Warusdorf, Rumburg—Nixdorf, Röhrsdorf—Zwickau und Böhm.-Kamnitz—Steinschönau bis auf Weiteres eingestellt werden.

Oesterr. Nordwestbahn:

Wegen Schneeverwehung ist der Zugsverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt eingestellt.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

Wegen Schneesturm wurde am 17. März in der Strecke Turnau—Reichenberg—Seidenberg, dann auf der Reichenberg—Gablonz—Tannwalderbahn und in der Strecke Loschewitz—Auscha der Gesammtverkehr eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte projectirte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 1. März, Z. 9390, die seinerzeit mit Erlass vom 18. Februar 1893, Z. 11.952, dem Josef Szentiványi, Gutsbesitzer in Csorba, und dem Budapester Civilingenieur Emil Varnai ertheilte Vorconcession für eine von der Station Csorba (zwischen Liptó-Szent-Miklós und Poprád-Felka) der Linie Ruttka—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und diese vom Csorbaer Seeufer aus in der zukünftigen Station Tatra-Füred (Bad Schmeks) mit der projectirten Localbahn Tatra-Füred—Barlangliget (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1893) verbindende Zahnradbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1893, Vorconcession Post 4), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. März, Z. 10.432, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 771 (871), dem Béla Klobusiczky, Einwohner von Monospetri, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Pap-Tamási der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Ér-Mihályfalva der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahnen abzweigende und diese über Pócsaly, Esztár, Henczida, Gáborjan und die Gemarkung der Gemeinde Berettyó-Ujfalu mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. März, Z. 11.437, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 4709, ertheilte Vorconcession für eine aus dem Bereiche der Gemarkung der Gemeinde Bregana nächst Samobor (Comitat Zágráb [Agram]) von der zukünftigen Endstation der projectirten Localbahn Leskovac (nächst Zágráb)—Somobor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1890, Vorconcession Post 3 und Nr. 86 ex 1892) abzweigende und längs dem rechtsseitigen Saveufer bis zur ungarisch-(croatisch-österreichisch-)krainerischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1893, Vorconcession Post 1) auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Verkehre. (Projectirter Bau einer neuen Betriebslinie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe ist im Wege der Budapester Communalbehörde um die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer unterhalb der Kettenbrücke vom Blocksbade (II. Bezirk, Christinenstadt) ausgehenden, mit Berührung der Wasserstadt (gleichfalls II. Bezirk) vorläufig bis zum Vergnügungs-Etablissement „Stadt-Mayerhof“ führenden Linie mit elektrischem Betriebe eingeschritten und hat sich verpflichtet, den Bau bis zur Milleniums-Ausstellung dem Betriebe zu übergeben. Es wird dies die erste Linie sein, welche die Gesellschaft, deren gesammtes Betriebsnetz bisher im Bereiche der linksuferseitigen Stadtbezirke (Pest) gelegen ist, im Bereiche der rechtsuferseitigen Stadtbezirke (Buda [Ofen]) betreiben wird. Nach Ausbau der neuen Donaubrücken wird die projectirte Linie mit der bereits concessionirten Betriebslinie längs dem linksuferseitigen Donauquai (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1893 und 9 ex 1894) und durch deren Vermittlung mit dem gesammten dermaligen Betriebsnetze der Gesellschaft directe verbunden werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6, 147 und 189 ex 1892).

Eisenbahn Budapest-Lipótvaros—Dorogh—Esztergom. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat für den 19. März eine ergänzungsweise Begehung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1892 und 136 ex 1893) der Trasse der concessionirten Eisenbahn Budapest-Angyalföld-Lipótváros (Engelsfeld-Leopoldstadt, V. Stadtbezirk)—Ó-Buda (Altofen, III. Stadtbezirk) — Dorogh — Esztergom (Gran [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16]) angeordnet, bei welchem Anlasse die Frage der Einmündung der Flügel (Montanbahnen), sowie die Stellung der Donaubrücke ausgetragen werden wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monat December 1893.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat December 1893 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.519·88 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1187 Schnellzüge, 2045 Personenzüge und 362 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3594. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,411.902 Zug- beziehungsweise 296,576.937 Achskilometer gegen 15,912.917 Zug- und 280,878.513 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,294.803 Zug- und 287,595.537 Achskilometer in demselben Monate des Jahres 1892. Von den Verspätungen wurden 1487 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2107 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1405 im Vormonate und 3302 in demselben Monate des Jahres 1892. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 137, bezw. auf eine Million Achskilometer 7, mithin auf eine Million Zugkilometer 79 = 37% weniger als im Monate December des Jahres 1892 und 49 = 56% mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 4 = 36% weniger als im Monat December des Jahres 1892 und 2 = 40% mehr als im Vormonat. In Folge der Verspätungen wurden 2158 Anschlüsse versäumt (gegen 3128 in demselben Monat des Jahres 1892 und 1264 im Vormonat. Bei 4 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 3. Jänner die Strecke Ohligs—Hilden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ohne Zwischenstationen für den öffentlichen Verkehr; dieselbe ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte (Düsseldorf-Elberfeld) zu Düsseldorf unterstellt; ferner am 15. Jänner die 7·0 km lange Strecke Ragnit—Klapaten und die 9·3 km lange Strecke Rautenberg—Naujeningken im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, bezw. des kgl. Betriebsamtes Königsberg i. Pr., mit den Stationen Klapaten und Naujeningken für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh-, Fahrzeuge- und Güterverkehr; diese beiden Strecken bilden die Fortsetzung der Eisenbahnstrecken Tilsit—Ragnit und Stallupönen—Rautenberg und bleibt von der Gesammtstrecke Tilsit — Stallupönen noch die 10·2 km lange Strecke Klapaten—Naujeningken uneröffnet; hinsichtlich der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht einschliesslich der Verwaltung der Bahnpolizei ist die Strecke Ragnit—Klapaten der Eisenbahn-Bauinspection in Tilsit und die Strecke Rautenberg—Naujeningken vorläufig der Bauinspection Insterburg I zugetheilt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Jänner der Haltepunkt Okarben zwischen den Stationen Gr.-Karben und Nieder-Wöllstadt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr; eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Okarben statt, während auf diesem Haltepunkt selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird; der Haltepunkt Gdingen zwischen den Stationen Kielau und Kl.-Katz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; Gepäckstücke werden von diesem Haltepunkt unabgefertigt und gegen Einhebung der Gebühren in der Endstation zur Beförderung übernommen; der Haltepunkt Zellendorf zwischen den Stationen Oehna und Wendisch-Linda im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Personenhaltepunkte Gr.-Neudorf, Gute Herberge, Hermsdorf, Kleschkau, Widau und Wierzchoslawice, sowie die für den Wagenladungsverkehr eingerichteten Haltestellen Broddydamm und Kleparz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr; ferner die Haltestelle Zerrenthin zwischen den Stationen Löcknitz und Pasewalk im Bezirke

der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auch für die Abfertigung von Stückgütern unter gleichzeitiger Aufhebung der für diese Haltestelle hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestandenen Beschränkung; am 8. Jänner die Station Adlershof zwischen den Stationen Berlin-Görlitzer Bahnhof und Grünau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auch für die Abfertigung von Stückgütern im Einzelgewichte von über 250 kg unter gleichzeitiger Aufhebung der für diese Station bezüglich des Francaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestandenen Beschränkungen; am 15. Jänner der Haltepunkt Mittelschmalkalden zwischen den Stationen Niederschmalkalden und Anehütte im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; der Haltepunkt Gischkau zwischen den Stationen Pranst nnd Straschin-Prangschin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; die Haltestelle Alt-Mädewitz zwischen den Stationen Wriezen und Jädickendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher dem Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehre diente, auch zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen; ausgeschlossen bleiben solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge, als Locomobilen, Künstlerwagen etc.; gleichzeitig wurde die auf dieser Haltestelle hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehende Beschränkung aufgehoben; am 16. Jänner die Haltestelle Ehlershausen an der Strecke Lehrte—Celle im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; am 20. Jänner die Station Barmen-Loh im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren nnd Fahrzeugen; diese Station hat unmittelbare Schienenverbindung mit den Schlachthausanlagen der Stadt Barmen; am 25. Jänner der Haltepunkt Warnitz zwischen den Stationen Wilmersdorf U./M. und Seehausen U./M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäcksverkehr.

b) In Bayern: Am 1. Jänner die Haltestelle Ehlheim zwischen den Stationen Windsfeld und Berolzheim der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Frachtstückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg; am 6. Jänner der Halteplatz Dietersheim zwischen den Stationen Neustadt a. A. und Dottenheim der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Verkehr von Personen und Hunden.

c) In Oldenburg: Am 1. Jänner die Haltestelle Sürwürden zwischen den Stationen Holzwarden und Rodenkirchen der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche bisher für den Personen-, Gepäcks- und Viehverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Abfertigung von Wagenladungsgütern nach und von dieser Haltestelle bleibt bis auf Weiteres noch ausgeschlossen.

d) In Elsass-Lothringen: Am 15. Jänner der Haltepunkt Schlierbach an der Linie Mühlhausen—Basel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr.

Preussen. (Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes.) Derselbe wurde zu einer ausserordentlichen Sitzung am 6. März in Berlin einberufen. Den einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildete die Berathung über die Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate vom 1. September 1891. Zur Vorberathung war der Ausschuss des Landes-Eisenbahnrathes auf den 3. März eingeladen.

— (Geldbelohnungen der Arbeiter der Staatseisenbahnen.) Bei den Preussischen Staatseisenbahnen werden den langjährig beschäftigten Arbeitern bei Vollendung einer 25-, 35- und 50jährigen zufriedenstellenden Beschäftigung im Eisenbahndienste besondere Anerkennungen in der Form einmaliger Geldbelohnungen zum Betrage von 30 Mk., 60 Mk. und 100 Mk. zutheil. Im Jahre 1893 sind in dieser Weise 1312 Arbeiter bei Vollendung des 25., 323 Arbeiter bei Vollendung des 35. und 5 Arbeiter bei Vollendung des 50. Beschäftigungsjahres ausgezeichnet und hiefür im Ganzen annähernd 60.000 Mk. aufgewendet worden. Ausserdem sind mehrere der ältesten Arbeiter der Staatsbahnen durch Verleihung des allgemeinen Ehrenzeichens ausgezeichnet worden.

Oldenburg. (Landtags-Verhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Der Oldenburgische Landtag hat für Eisenbahnzwecke bewilligt: Für Vermehrung der Betriebsmittel 682.500 Mk., für Ergänzung der Signale und Sicherungsanlagen dreimal 130.000 Mk. für 1894—96, znr Erweiterung des Güterbahnhofes in Oldenburg 137.000 Mk., zum Ausbau des zweiten Geleises zwischen Hude und Delmenhorst 430.000 Mk., zum Umbau zweier Brücken 45.000 und 83.000 Mk., für Verbesserung der Landungsanlagen auf dem Bahnhofe Elsfleth 60.000 Mk., für den Neubau der Locomotiv- und Werkstättenanlagen auf dem Bahnhofe Oldenburg 369.534 Mk. für 1894, 231.500 Mk. für 1895 und 231.016 Mk. für 1896.

Frankreich. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes mit Ende 1893.) Im Laufe des Jahres 1893 wurden 626 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse eröffnet, so dass sich deren Gesammtlänge am 31. December 1893 auf 36.002 km belief; von diesen entfielen 31.746 km auf die sechs grossen Gesellschaften, 1124 km auf Nebenbahn-Gesellschaften, 2590 km auf das Staatsbahnnetz, 320 km auf nicht concessionirte Bahnen und 222 km auf Werk- und andere Bahnen. Concessionen für Linien von allgemeinem Interesse wurden endgiltig für 467 km, unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeits-Erklärung für 704 km ertheilt. An Localbahnen wurden im Jahre 1893 303 km eröffnet, so dass Ende 1893 im Ganzen 3573 km Localbahnen im Betriebe standen; concessionirt wurden 131 km Localbahnen. Von Strassenbahnen wurden 1893 136 km eröffnet, so dass sich deren gesammte Betriebslänge am Schlusse des Jahres auf 1664 km belief; concessionirt wurden 647 km Strassenbahnen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. Februar mit 25 Passagieren und 948 Gewichtstonnen Ladung, sowie 603 Stück Bauholz nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 50 Colli Mehl, 74 Colli Esswaaren, 34 Colli Holzwaaren, 15 Colli Spiritus, 42 Colli Bier, 100 Colli Zucker, 44 Colli Glasperlen; nach Samarang 50 Colli Mehl; nach Padang 1 Collo Mützen; nach Suez 6 Colli Spiritus, 9 Colli Esswaaren; nach Suakin 50 Colli Zucker; nach Gedda 13 Colli Manufacte, 602 Colli Zucker; nach Aden 36 Colli Garne, 5 Colli Spielkarten, 2 Colli Manufacte, 13 Colli Metallwaaren, 9 Colli Schuhwaaren, 15 Colli Glasperlen, 69 Colli Zucker; nach Massaua 50 Colli Bier; nach Hodeidah 20 Colli Porzellanwaaren; nach Zanzibar 130 Colli Mehl, 2 Colli Mützen; nach Bombay 39 Colli Knöpfe, 4 Colli Mutzen, 1470 Colli Papier, 27 Colli Spielkarten, 65 Colli Kurzwaaren, 231 Colli Baumwollwaaren, 27 Colli Garne, 118 Colli Lampen, 154 Colli Manufacte, 186 Colli Metallwaaren, 83 Colli Holzwaaren, 250 Colli Quecksilber, 538 Colli Glasperlen, 352 Colli Farben, 129 Colli Obst, 171 Colli Seife, 100 Colli Zucker, 212 Colli Glaswaaren, 12 Colli Spielwaaren, 15 Colli Musikinstrumente; nach Bagdad 16 Colli Farben, 5 Colli Manufacte, 15 Colli Papier; nach Kurrachee 48 Colli Papier, 16 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacte; nach Cannanore 4 Colli Kurzwaaren; nach Calicut 7 Colli Kurzwaaren; nach Bassorah 10 Colli Farben, 2 Colli Mützen, 6 Colli Holzwaaren; nach Colombo 11 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Garne, 5 Colli Holzwaaren; nach Rangoon 3 Colli Lampen, 6 Colli Metallwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacte; nach Sydney 10 Colli Papier; nach Hobsonsbay 343 Colli Esswaaren, 47 Colli Wein; nach Madras 42 Colli Papier, 8 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Lampen; nach Calcutta 9 Colli Kurzwaaren, 65 Colli Metallwaaren, 59 Colli Manufacte, 9 Colli Holzwaaren, 66 Colli Garne, 208 Colli Papier, 82 Colli Baumwollwaaren, 150 Colli Glasperlen, 14 Colli Knöpfe, 4 Colli Spielwaaren; nach Penang 15 Colli Esswaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Porzellan; nach Singapore 37 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Glasperlen, 40 Colli Papier, 4 Colli Manufacte, 2 Colli Mützen; nach Soerabaya 3 Colli Manufacte, 20 Colli Glasperlen, 50 Colli Wein; nach Samarang 49 Colli Papier, 2 Colli Manufacte, 10 Colli Glasperlen; nach Manilla 29 Colli Papier, 14 Colli Baumwollwaaren; nach Shanghai 3 Colli Schuhwaaren; nach Kobe 20 Colli Glasperlen; nach Yokohama 1 Collo Musikinstrumente. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 645.942 fl. ö. W.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Reexpeditions-Begünstigung für die in den öffentlichen Lagerhäusern der „Koloszvárer Lagerhaus-Actiengesellschaft“ in Koloszvár, sowie in den unter dem Titel „Entrepôts für Siebenbürgen“ in Kolosvár neu etablirten Lagerhäusern eingelagerten Sendungen

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl und sonstige Mahlproducte, Sendungen in ganzen Wagenladungen, und im Verkehre mit Fiume für sämmtliche Artikel in jeder Quantität, welche in den mit der Station Koloszár in Schienenverbindung stehenden Lagerhäusern der „Koloszvárer Lagerhaus-Actiengesellschaft“, respective in den unter dem Titel „Entrepôts für Siebenbürgen“ in Koloszvár neu etablirten und mit der Station gleichfalls in Schienenverbindung stehenden Lagerhäusern, ferner für Holz der Classe C und des Specialtarifes 2, sowie für Baumrinde (Borke) und Lohe in ganzen Wagenladungen, welche in den letzteren Lagerhäusern (Entrepôts für Siebenbürgen) per Eisenbahn ankommen und aus diesem weiterbefördert werden, wird unter Aufrechthaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden.“ Die Reexpeditions-Begünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze in den nachstehenden Verkehren unter folgenden Bedingungen bewilligt:

a) Im Localverkehre der Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;
b) im Ungarischen Eisenbahnverbande;
c) im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande;
d) im Adriatisch-Ungarischen Eisenbahnverbande;
e) im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbande.

Die Reexpeditions-Begünstigung ist im Allgemeinen und rücksichtlich jener Relationen giltig, in welchen der Verkehr im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften sich via Koloszvár bewegt.

Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Kocsárd—Tövis—Predeal, Kocsárd—Maros-Vásárhely und Kis-Kapus—Nagy-Szeben einerseits und den westlich von Szajol gelegenen Stationen andererseits wird die Reexpeditions-Begünstigung, obwohl der Verkehr sich über Gyulafehérvár—Arad—Szajol bewegt, ausnahmsweise gleichfalls gewährt.

Die Sendungen müssen an die „Koloszvárer Lagerhaus-Actiengesellschaft“, respective an die „Entrepôts für Siebenbürgen“ adressirt sein und von denselben innerhalb zwölf Monaten, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen welche als Eigenthümerin, respective Vermittlerin fungirt.

Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr eingehoben, welche im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Predeal—Tövis und Kis-Kapus—Nagy-Szeben einerseits und den von Szajol westlich gelegenen Stationen andererseits 3 kr. pro 100 kg, in den übrigen Relationen 1·5 kr. pro 100 kg beträgt.

Die Reexpeditionsgebühr wird im inländischen Verkehre in österr. Papierwährung, im Verkehre mit Rumänien in Gold berechnet.

Die Reexpeditions-Begünstigung findet im Inlandsverkehre gleich bei der Weiterbeförderung des Gutes aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des Seitens der Station Koloszvár beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkarten-Auszuges statt, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbande wird die Reexpeditions-Begünstigung im Rückvergütungswege angewendet.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelangen und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 14. März 1894. [217]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes.

Unter Bezugnahme auf die in den Nummern 10 und 21, Seite 213 und 397, dieses Blattes erschienenen Kundmachungen, die Aufhebung des im Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 und im Nachtrag I hiezu vom 1. März 1893 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 41 für Cement betreffend, wird bekannt gegeben, dass der einen neuen Ausnahmetarif Nr. 41 für Cement enthaltende Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes am 1. April 1894 in Wirksamkeit tritt.

Durch den genannten Nachtrag, welcher bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen ist, gelangt auch die mit 15. September, bezw. 15. November 1893 erfolgte Ermässigung der Frachtsätze für Laufen und Aufnahme von Rottendorf in die Abtheilung C der allgemeinen Tarife, sowie die mit 31. December 1893 bewirkte Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 24 für Rohzink zur tarifmässigen Durchführung.

Wien, am 15. März 1894. [218]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Tirol - Vorarlberg - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Mit Bezug auf die Kundmachungen in Nr. 20 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. Februar 1894 (Seite 381) wird bekanntgegeben, dass die Giltigkeitsdauer der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, dann des Ausnahmetarifes Nr. XXII, enthalten im Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. August 1886 und des Ausnahmetarifes Nr. 22, enthalten im Tarife, Theil II, des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887, neuerlich, und zwar bis zum 30. April 1894, verlängert wird.

Wien, am 16. März 1894. [219]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Am 30. April 1894 treten ausser Wirksamkeit:

a) der Tarif, Theil III, 3. Heft, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1891, sammt den Nachträgen I, II und III;
b) der Tarif, Theil III, 4. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1891, sammt Nachtrag I;
c) der Tarif, Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. September 1886;
d) der Tarif, Theil III, 4. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 10. October 1888, sammt Nachtrag I.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 16. März 1894. [220]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag I zum Theil II des Local-Gütertarifes für die normalspurigen Linien.

Am 15. März 1894 ist der Nachtrag I zu Theil II des Local-Gütertarifes für die normalspurigen Linien in Kraft getreten, der unter Anderem eine Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, sowie Aenderungen des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen u. s. w. und neue Ausnahmetarife 6 a und 6 b (für Kali- und Düngekalk) enthält.

Die Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung u. s. w. ist von dem kgl. sächsischen Finanzministerium genehmigt worden.

Die erhöhten Frachtsätze des Specialtarifes für Sendungen bestimmter Stückgüter zwischen Dresden-Altstadt (Güterbahnhof) und Dresden-Altstadt (Kohlenbahnhof), sowie zwischen Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof) und ferner zwischen Grossenhain (C.G.B.) und Grossenhain (B.D.B.) gelten erst vom 1. Mai 1894 an.

Abdrücke des Nachtrages können durch die Güterexpeditionen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Dresden, am 8. März 1894. [221]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 im Tarif-Theil II, Heft 1.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 für die Beförderung von Talkstein zwischen den nachbenannten Stationen sind wie folgt richtig zu stellen:

		Zwischen		
		Riesa	Sebnitz	Zittau
		Pfennige für 100 kg		
Kalwang und	A	183	155	150
	B	2	2	2
Liezen	A	177	147	143
	B	2	2	2
Mautern	A	185	156	150
	B	2	2	2

Die Frachtsätze für Zittau treten am 20. März, die für Riesa und Sebnitz dagegen am 1. Mai 1894 in Kraft.

Wien, am 17. März 1894. [222]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung in der Güteraufnahme.

Die im October 1893 getroffene Verfügung, dass in allen für die Güteraufnahme eingerichteten Stationen der im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Bahnlinien Güter nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung im Sinne des § 55 des Betriebsreglements übernommen werden, tritt mit 24. März 1894 ausser Kraft.

Wien, am 19. März 1894. [223]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Im Tariftheil II vom 1. Jänner 1894 hat der auf Seite 350 für die Relation Modřan—Mori angeführte Frachtsatz der Abtheilung c des Ausnahmetarifes Nr. 7 statt 302 Heller richtig **402** Heller zu lauten.

Wien, am 16. März 1894. [224]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889.

Einführung eines Nachtrages VII.

Mit 1. April 1894 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889, ein Nachtrag VII in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz;
2. Entfernungen in Kilometern,

und ist unentgeltlich zu beziehen durch die kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin und die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien.

Wien, am 12. März 1894. [225]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.) Am 1. Mai tritt für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen (Reglement, allgemeine Tarifvorschriften und Nebengebührentarif) in Kraft. Durch denselben werden die allgemeinen (reglementarischen) Bestimmungen und Tarifvorschriften der nachstehend bezeichneten Tarife nebst Nachträgen aufgehoben:

1. Rheinisch-Westphälisch-Belgischer Verkehr:
Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und mehrerer anderer belgischen Bahnen andererseits, Hefte I, II und III, vom 15. October 1881.

2. Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr:
Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderer belgischen Bahnen andererseits via Bleyberg, vom 15. October 1881.

3. Bergisch-Märkisch-Grand Central-Belge-Verbands-Güterverkehr:
Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grand Central-Belge-Bahn andererseits via Aachen-Maestricht, resp. Dalheim-Roermond, vom 15. October 1881.

4. Deutsch-Belgischer Verkehr:
Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Nord-Belge-Bahn, Chimay-Bahn, Malines-Terneuzener Bahn und Westflandrischen Bahn einerseits und deutschen Stationen andererseits, Heft I, vom 15. Juni 1883.

5. Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr:
Heft I des Tarifes für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. November 1885.

6. Bayerisch-Belgischer Verkehr:
Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und der Belgischen Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau, österr.) andererseits vom 15. Mai 1883.

Durch den neuen Tarif wird unter Anderem die Vorausbezahlung der Fracht bei der directen Abfertigung von Vieh allgemein vorgeschrieben und die Gebühr für die Einstellung von Schutzwagen einheitlich auf 20 Centimes für das Kilometer und den Wagen festgesetzt. Der Tarif ist vom 15. April ab zum Preise von 20 Pfennigen von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Auskunft ertheilt das Tarifbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.).

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische). (Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzverkehr.) Vom 15. März ab sind die Stationen Amern, Benrad-St. Tönis, Breinig, Burgwaldniel, Cattenes, Elten, Heerdt-Büderich, Holzheim bei Neuss, Kierberg, Nievenheim und Welldorf des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (linksrh.) in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen. Ferner werden die Frachtsätze für die bayerischen Localbahnstationen Grafenwiesen und Zellerthal ermässigt. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 20. März werden Nachtrag VIII zum Tarifheft 1, Nachtrag VIII zum Tarifheft 2 und Nachtrag IX zum Tarifheft 3 für den Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Güterverkehr eingeführt. Die Nachträge enthalten hauptsächlich:

1. Kilometerzeiger für die neu aufgenommenen Stationen Altenbach, Engelsdorf und Hetzdorf b. Oederau, sowie anderweite Kilometerzeiger für die Stationen Gera-Pforten, Jägersgrün, Eller, Hilden und Immigrath;
2. neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Giesserei-Roheisen nach Görlitz in Schles. (S.St.B.) und Zittau (S.St.B.);
3. einen neuen Ausnahmetarif für rohe Kalisalze etc.;
4. einen Ausnahmetarif für Düngekalk.

Die neuen Entfernungen für Jägersgrün treten, soweit sie Frachterhöhungen herbeiführen, erst am 1. Mai in Kraft. Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erhalten.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 15. März trat der Nachtrag VII zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft. Dieser ist bei den betheiligten Dienststellen käuflich und enthält: Entfernungen für die neu aufgenommene Station Engelsdorf der Sächsischen Staatsbahnen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Güternebenstelle Westerland auf der Insel Sylt (Directionsbezirk Altona), ferner Aenderungen der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, calcinirtes Düngesalz, concentrirten Kalidünger und zu Düngezwecken bestimmten Kalk und Kalkschlamm.

Hannover-Bayerischer Verband. (Einführung von Nachträgen.) Zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif Heft 1 und 2 sind mit 15. März Nachträge zur Ausgabe gelangt, welche Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und Kalk etc. zum Düngen enthalten. Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen einzusehen und daselbst auch käuflich zu haben.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). (Neue Tarife für den Artikel Holz.) Am 1. April kommt eine Neuauflage des Ausnahmetarifs für die directe Beförderung von Holz von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der französischen Ostbahnen, unter Aufhebung des seitherigen Tarifs, zur Einführung. Der neue Tarif enthält im Allgemeinen billigere Frachtsätze als der bisherige Tarif. Die seitherigen Frachtsätze für die Stationen Eisfeld und Nordheim a. Neckar, welche in den neuen Tarif nicht übernommen worden sind, bleiben bis Ende April 1894 in Kraft. Der Tarif kann von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachen-Controle zum Preise von 0·80 Mk. bezogen werden.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) — Erfurt und anschliessende Privatbahnen. (Einführung eines Nachtrages.) Am 20. März kommt der Nachtrag XV zur Einführung, welcher u. A. Ausnahmetarife für Düngekalk und rohe Kalisalze, sowie Umkartirungssätze für den Verkehr mit den Stationen der Weimar-Rastenberger Eisenbahn enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Preussische Staatsbahnen. (Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Kalisalze etc.) Die am 15. Jänner in den Binnen- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalk-Tarif) kommen vom 10. März ab auch für den Verkehr der Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Hannover einschliesslich der Warstein-Lippstadter und der Farge-Vegesacker Eisenbahn einerseits und der Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder-, Georgs-Marienhütten-, Eisern-Siegener-, Crefelder-, sowie der auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits zur Anwendung. — Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
628	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 179	Pfge. 100*)	Pfge. 79	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffs-connossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfge. pro 100 kg Die Frachtsätze gelten nur für Transporte von Belsce und Miholjac mit der Bestimmung für Hamburg oder Harburg	
				Wien Donau-ufer-Bahnhof K.F.N.B. trs. Wien Qnaibhf. k.k.St.B. trs.					181	101*)	80			
				Kornenburg					172	93*)	79			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag				174	95*)	79			
				Wien Donau-ufer-Bahnhof K.F.N.B. trs. Wien Qnaibhf. k.k.St.B. trs.					176	96*)	80			
				Kornenburg					167	88*)	79			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai				226	147	79			
				Wien Donau-ufer-Bahnhof K.F.N.B. trs. Wien Qnaibhf. k.k.St.B. trs.					228	148	80			
				Kornenburg					219	140	79			

Von den oben angeführten Frachtsätzen sind die im Anhange vom 1. Februar 1894 für den Specialtarif III enthaltenen Conrsabschläge in Abzug zu bringen.

629	Oesterr. Nordwestbahn		Eichenholzextract	Kornenburg	Laube	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterreichischer Donaumschlagstarif vom 1. April 1893	a) 184 Cts.*) b) 110 Cts.*)			a) Im Kurirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport von Kornenburg bis Laube, sowie der Schiffsconnossements für die Verschiffung von Belgrad nach Kornenburg und von Laube nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt ad a) 12 Cts., ad b) 6 Cts. pro 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Belgrad mit directen Frachtbriefen via Kornenburg Donaumschlag abgefertigt werden. — Für die Donaustrecke wird ein Frachtsatz von 180 Cts. pro 100 kg berechnet	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
630	**Oesterr. Nordwestbahn**	Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn	Sand (Poe. E 20 der Tarifee, Theil I) (in vollen Wagenladungen)	Castolowitz loco	Reichenau a/K.	Auftrechthaltung der für Güter der Classe „C" giltigen Bestimmungen. Die Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Gebührentarif der Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn	21 Heller	15 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
631	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	a) Wien Oe.N.W.B b) Wien K.F.N.B. und St.E.G.	Reichenberg	Für einen zweiachsigen Eisenbahnwagen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.E. Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894, resp. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	a) 90 kr. b) 96 kr.	a) ö.W. Gulden 42·60 kr. b) ö.W. Gulden 45·60 kr. pro zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn ale Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1895	Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
632	**Südbahn-Gesellschaft**		M e h l	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie von den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Triest-Südbahn, Triest-Freihafen S.B. und Fiume	1. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen; 2. Die bezüglichen Mehlsendungen müssen nach der in Triest, bezw. in Fiume allenfalls erfolgenden Umpackung in Fässer, von dort nach a) Brasilien oder b) England verschifft werden. 3. Die Verschiffung muss innerhalb dreier Monate nach Einlangen der Sendungen in Triest, bezw. Fiume erfolgen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach Brasilien oder England auch bezüglich der Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	Vom 1. April 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	V e r s c h i e d e n	a) 126 b) 132 } Heller, incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma ale Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate, bezw. k. k. Hauptzollamte in Triest, bezw. der vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung a) nach Brasilien oder b) England, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
633	**Südbahn-Gesellschaft** Betheiligten Verwaltungen													

Die in dem Verordnunge-Blatte Nr. 18 vom 15. Februar 1894, unter fortlaufender Nummer 409, veröffentlichten ermässigten Frachteätze ab Friedek-Mistek nach Peri transit, bezw. nach Pontebba transit gelten unter sonst gleichen Bedingungen auch für die Beförderung von „Stahlblechschaufeln".

634

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Betheiligten Verwaltungen

Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, aus alten Lagern herrührend (daher mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe

Storè	Lieboch	Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling	Graz	Storè	Graz loco und transit (letzteres für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling, Station Köflach, dann von Station Liehoch)	Kindberg
Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn, Schönbrunn				Benthen O.S.E., Bohrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zahrze		

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).

Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfliefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes hezügliche Erklärung enthalten sein muss; Vorschreibung der directen Abfertigung der Sendungen nach Oberschlesien von den Anfliefernngsstationen, bezw. insoweit selbe von Köflach oder Liehoch stammen, von Graz bis zur Bestimmungsstation auf Grund der Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes Nr. 3 B des nebengenannten Verbandsgütertarifes, und der Sendungen von Graz, Köflach, Lieboch und Storè auf Grund der nebenbezifferten directen Kartirungs-Frachtsätze; bei den Sendungen nach Oberschlesien Anfladen und bei den Sendungen nach Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanhahn und Schönhrunn Auf- und Ahladen durch Parteiorgane

Bezüglich der Frachtsätze ad a) bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894 und bezüglich der Frachtsätze ad b) bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Localtarife	Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes sammt Nachträgen
Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden

a) 81·0 kr. h) 68·5 kr.	a) 72·3 kr. b) 63·9 kr.	a) 78·0 kr. h) 69·6 kr.	a) 64·0 kr. h) 55·6 kr.	Verschieden

24 Markpfennige	17 Markpfennige	7 Markpfennige

Ad a) Im Kartirungswege
Ad h) Durch Anwendung der nebenstehenden Kartirungs-Frachtsätze von 64·0 kr., bezw. 78·0 kr., bezw. 72·3 kr., bezw. 81·0 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 8·4 kr., bezw. 8·4 kr., bezw. 8·4 kr., bezw. 12·5 kr. pro 100 kg aus demselben

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist ohnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung infolge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die zufolge der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden tarifmässigen Frachtsätze nach Oberschlesien oder die Antheile der österr. Bahnen hieraus, wenn auch nur in Folge der Einführung von Conrsabschlags-Tabellen zu den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein

Fortlaufende Nr.	
Die Publication erfolgt	von der und im Namen der
Das Zugeständniss wird gemacht:	für Artikel
	für die Transportstrecke: von
	für die Transportstrecke: nach
	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen
	und gilt in der Zeit
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung
	Frachtsatz per 100 kg
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
Art der Durchführung	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nr.	635	636	637
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	K a r t o f f e l n	Drainröhren	Frachtgüter aller Art
für die Transportstrecke von	G r a n i c a t r a n s i t o (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrovaer Eisenbahn)	via Wien Donauquaibahnhof—Tulln—St. Pölten	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Floridsdorf-Donaufeld und Stadlau
für die Transportstrecke nach	Krakau transito für Sendungen nach Podlęze	Frättingsdorf	oder vice versa
für die Transportstrecke nach	Krakau transito für Sendungen nach Dębica	Jenbach	Sarajewo
für die Transportstrecke nach	Krakau transito für Sendungen nach Bobowa, Rzeszów, Jaroslau und Grodek		
für die Transportstrecke nach	Krakau transito für Sendungen nach Dobrzechów, Iwonicz, Żurawica, Przeworsk, Radymno, Przemysl, Mościeka, Sądowa-Wiszuia, Lemberg und Brody		
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	**1000 t.** Frachtzahlung mindestens für 10000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der auf den Ausnahmetarif V bezughabenden Tarifbestimmungen
	Bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. September 1893, Ausnahmetarif V
Frachtsatz per 100 kg	17·8 kr. | 17·8 kr. | 17·8 kr. | 17·8 kr.	Besteht kein directer Satz	698 Heller | 790 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	15·8 kr. | 13·8 kr. | 12·8 kr. | 11·8 kr.	95 kr.	624 Heller | 716 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2 kr. | 4 kr. | 5 kr. | 6 kr.		74 Heller | 74 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungewege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf den Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufnahmescheine (Aufgabs-Recepisse), bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Die auf Grund dieser Begünstigung bonificirten Sendungen sind von der im Verordnungs-Blatte Nr. 8 ex 1894, sub Post 232, publicirten Frachtermässigung ausgeschlossen, werden jedoch in das daselbst stipulirte Minimalquantum eingerechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
638	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudec	Rzeszów	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 9	kr. 6	kr. 3	Im Kartirungswege		
					Rzeszów-Staroniwa				7	6	1			
					Boguchwała				7	6	1			
639	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brannstein (Manganerz) aus Pos. E—25 des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auflieferung eines Minimalquantums von 300 Wagenladungen bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 41	kr. 30	kr. 11	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind	
					Krakau transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			111	103	8	Im Kartirungswege		
					Oswięcim transit				117	109	8	Im Kartirungswege		
640	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und rohe Hirse aus Pos. G—13 des Tarif-Theiles I	Brody	Lemberg p. z.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse einer Mühlen-Etablissements, welches den Bezug des Getreides auch factisch effectuiren muss	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif Theil II, Heft 2, Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1894	kr. 26	kr. 21·7	kr. 4·3	Im Kartirungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen auf den Namen der abschliessenden Firma als Empfängerin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte vom 24. Februar 1894, Nr. 22, Post 469, für Getreidebezüge verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
					Borynicze				39	31·9	7·1			
					Zadwórze				19	15·7	3·3			
					Krasne				17	14·0	3·0			
					Jezierna				30	25·1	4·9			
					Tarnopol				37	30·2	6·8			
					Borki wielkie				39	31·9	7·1			
					Maxymówka				43	35·3	7·7			
					Bogdanówka				45	37·0	8·0			
					Podwołoczyska				47	38·7	8·3			
					Landesgrenze bei Beskid				61	50·6	10·4	Im Rückvergütungswege		
					Landesgrenze bei Lupków				76	63·3	12·7			
					Sneczawa				93	77·8	15·2			
					Nowosielitza				108	90·5	17·5			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. Wien, 22. März 1894. **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. März 1894, womit für den Monat April 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $24^1/_2$ Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung der Stadt Hayd mit der Station Schweissing der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtvertretung Hayd in Böhmen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung der Stadt Hayd mit der Station Schweissing der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. März 1894. Z. 8269.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Zwangsvollstreckung in die Activitätsbezüge eines öffentlichen Beamten ergreift zugleich die zukünftigen Ruhegenüsse desselben.*)

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 18. Jänner 1893, Z. 278.)

Gegen den Staatsbeamten X wurden von A, B, C während der Zeit der activen Dienstleistung mehrere Zwangsvollstreckungen durch executive Einantwortung eines Theiles seines Gehaltes erwirkt. Zuletzt erwirkte auch D pto. 600 fl. nicht nur die Einantwortung des Gehaltes des X, sondern auch zugleich die eventuelle Einantwortung des dem X für den Fall seiner Pensionirung zukommenden Ruhegehaltes nach Zulass des Gesetzes.

Als nun X in den Ruhestand versetzt wurde, entstand die Frage, ob die Executionen des A, B, C, welche lediglich auf den Gehalt des X erwirkt wurden, auch die Pension desselben ergreifen. Da in dieser Beziehung der Gläubiger D Alleinansprüche auf den Ruhegehalt des X erhob, leitete die erste Instanz behufs Auseinandersetzung der Pfandrechte des A, B, C, D und des ihnen zukommenden Prioritätsrechtes bezüglich des Ruhegehaltes des X eine Verhandlung ein und erkannte nach Durchführung derselben, dass der Gläubiger A, welcher bisher den gepfändeten Gehalt des X zur Hereinbringung seiner Forderung per 1000 fl. bezogen hatte, zu demselben Zwecke auch den Ruhegehalt des X weiter beziehen solle, dies in der Erwägung, dass der Gehalt und die Pension eines Staatsbeamten ihren Entstehungsgrund in dem Dienstverhältnisse des Beamten zum Staate haben, und beide zusammen erst dessen Entlohnung für die von ihm zu leistenden Dienste bilden.

*) Vgl. das Erk. des Verwaltungsgerichtshofes vom 16. Mai 1890 (Budwiński Nr. 5317).

Der Staat entlohnt seine Diener nicht in der Weise, dass mit dem Aufhören der Dienstleistung auch die Entlohnung entfallen würde, er vertheilt vielmehr den auf die Arbeit entfallenden Lohn nach einem zu voraus festbestimmten Verhältnisse auf die Zeit der Dienstleistung und die Zeit der Dienstunfähigkeit. Pension und Gehalt tragen daher einen und denselben Charakter, beide sind die Entlohnung für dieselben geleisteten Dienste, und beide sind nur verschieden in ganz nebensächlichen Dingen.

Aehnliches anerkennt das Hofdecret vom 29. März 1833, Nr. 2606 J.-G.-S., wenn es ausspricht, dass die Execution auf eine Witwenpension sich ohneweiters auch auf die an Stelle der Pension tretende Abfertigung erstrecke.

Ueber den Recurs des D bestätigte das Oberlandesgericht den erstrichterlichen Bescheid, weil der Umstand, dass der der Zwangsvollstreckung nicht unterliegende Betrag ein verschiedener ist, je nachdem es sich um die Beschlagnahme der Activitätsbezüge oder um jene des Ruhegenusses handelt, nicht zur Folge haben kann, dass beim Eintritt des letzteren die Zwangsvollstreckung ihr Ende erreicht, und es ist daher die Meinung des D nicht richtig, dass, wenn beispielsweise der den Betrag von jährlich 800 fl. übersteigende Activitätsgehalt executiv eingeantwortet wurde, und der Schuldner mit jährlichen 800 fl. in Ruhestand versetzt wird, die auszahlende Casse die Execution als erloschen betrachten könne; vielmehr wird dieselbe in diesem Falle verpflichtet sein, sich die weitere Weisung einzuholen, wie dieses im vorliegenden Falle richtig geschehen ist. Hiernach erscheint es auch nicht von wesentlicher Bedeutung, ob der Gläubiger bei Erwirkung der Zwangsvollstreckung in die Activitätsbezüge eines öffentlichen Beamten die Vorsicht angewendet hat, ausdrücklich feststellen zu lassen, dass die Zwangsvollstreckung auf den Fall fortzudauern habe, dass der Schuldner in den Ruhestand versetzt werden sollte.

Der k. k. oberste Gerichtshof wies den von D ergriffenen ausserordentlichen Revisionsrecurs zurück.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Eine Eisenbahnunternehmung darf keine anderen Begünstigungen für sich in Anspruch nehmen, als welche im Handelsgesetzbuche ausdrücklich vorgesehen sind; daher kann die in § 61, 4 des neuen Betriebsreglements normirte einjährige Verjährungsfrist keine richterliche Beachtung finden.

Wegen eines von der Bahn zu viel eingehobenen, aber erst nach Ablauf eines Jahres reclamirten Frachtbetrages wurde dieselbe eingeklagt, zu dessen Bezahlung aber unter Verwerfung der von ihr eingewendeten Verjährung von allen drei Instanzen verurtheilt.

Das Bezirksgericht in Erlau motivirt dieses Urtheil damit, dass Angesichts des Eingeständnisses der Mehreinhebung des eingeklagten Frachtbetrages durch die Bahn dieselbe den § 61, 4 des B.-R. bezüglich der Verjährung deshalb nicht einwenden kann, weil dieselbe nur auf Gewichtsdifferenzen, Ablieferungsverspätungen oder Verlust des Gutes selbst Anwendung findet.

Die kgl. Tafel in Budapest erklärte zwar diese Motivirung insofern für unrichtig, als dieselbe nicht dem Wortlaute des § 61, 4 B.-R. entspricht, dagegen entspreche diese Motivirung den Bestimmungen des Handelsgesetzes, wonach die Eisenbahn keine anderen Abweichungen von den Bestimmungen über das Fracht- und Speditionsgeschäft statuiren darf, als welche in den betreffenden Paragraphen des erwähnten Gesetzes ausdrücklich normirt sind.

Namentlich beschränken die §§ 410 und 390 des U. H.-G. (identisch mit den Art. 408 und 366 des D. a. H.-G.) die Verjährungsfrist zwar auf ein Jahr, doch bezieht sich diese Bestimmung nur auf Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung des Gutes, nicht aber auf Forderungen aus der unrichtigen Anwendung eines Tarifes oder aus Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgebühr. Für solche Forderungen ist die Bahn nicht berechtigt, eine kürzere, als die allgemeine Verjährungsfrist vorzuschreiben.

Die kgl. Curie hat mit Entscheidung vom 22. December 1893, Z. 1671, das obergerichtliche Urtheil mit der Motivirung bestätigt, dass im summarischen Verfahren, welches in diesem Rechtsstreite stattfand, eine Revision gegen zwei gleichlautende Urtheile nicht zulässig ist, und hat damit auch die obergerichtliche Motivirung stillschweigend als richtig anerkannt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 264. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März ergreift das Wort Se. Excellenz der Herr Handelsminister Graf Wurmbrand:

In der 256. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 16. December 1893 haben die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen mit Beziehung auf den Erlass des Handelsministeriums vom 5. November 1893, Z. 55.672, mit welchem die Bestimmungen über die den activen Staats- und Hofbediensteten normalmässig zu gewährenden Fahrpreis-Begünstigungen im Eisenbahnverkehre mehrfache, den Werth dieser Begünstigung herabsetzende Aenderungen erfahren haben, an mich die Anfrage gestellt, ob ich geneigt sei, die mit dem bezogenen Erlasse eingeführten geänderten Bestimmungen, betreffend die Fahrpreis-Ermässigung auf Eisenbahnen für Hof- und Staatsbedienstete, soweit dies in meinem Wirkungskreise liegt, aufzuheben und jene Bestimmungen wieder einzuführen, wie sie beim Inslebentreten dieser Einrichtung bestanden?

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Herren Interpellanten erblicken darin, dass mit dem bezogenen Erlasse die Wahlfreiheit rücksichtlich der zu benützenden Wagenclasse für die Beamten der oberen Rangsclassen einschliesslich der achten Rangsclasse auf die erste und zweite Wagenclasse beschränkt wurde, eine Verschlechterung, durch welche Angesichts der auch in diesen Rangsclassen bestehenden Gehaltsverhältnisse für diejenigen Staatsbeamten, welche grössere Familien haben, die Fahrpreis-Ermässigung bei Fahrten mit ihrer Familie zumeist illusorisch gemacht werde.

Weiter kommt nach Ansicht der Herren Interpellanten die mit dem erwähnten Erlasse verfügte Reducirung der Fahrpreis-Begünstigung in der dritten Wagenclasse auf ein Zehntel des normalen Fahrpreises einer Aufhebung der früher mit der Hälfte des Fahrpreises festgesetzten Ermässigung nahezu gleich, und sei diese Massregel namentlich gegenüber den Beamten der drei untersten Rangsclassen und gegenüber den Dienern nicht zu rechtfertigen.

Zu dem ersten Punkte beehre ich mich zunächst richtigstellend zu bemerken, dass den Angehörigen des Haushaltes der activen Staats- und Hofbediensteten nach dem Normale über die denselben zugesicherten Fahr- und Frachtbegünstigungen die Fahrt gegen Bezahlung ermässigter Gebühren nur im Falle

der Uebersiedlung anlässlich der Versetzung nach einem anderen Dienstorte zugestanden wird.

Da in diesem Falle die Staatsbeamten der Regel nach Anspruch auf die Vergütung der Uebersiedlungskosten haben, so hat die vorhesprochene Einschränkung der Wahlfreiheit rücksichtlich der bei Inanspruchname der Fahrbegünstigung zu benützenden Wagenclassen bei Uebersiedlungsreisen mit Familie keine actuelle Bedeutung.

Im Uebrigen liegt der Einschränkung der Wahlfreiheit unter den Wagenclassen rücksichtlich der Beamten höheren Ranges die wohl kaum zu missbilligende Absicht zu Grunde, Angesichts der ohnehin wesentlich ermässigten normalen Fahrpreise eine übermässige Inanspruchnahme der Fahrbegünstigung für die dritte Wagenclasse im Interesse der Einnahmen aus dem Personenverkehre und aus ähnliehen Rücksichten hintanzuhalten, wie sie bei den Reisenormalien dazu geführt haben, die zu benützende Wagenclasse mit der Rangsstellung in Einklang zu bringen.

Was die gegenwärtig für die Fahrpreisberechnung massgehende Einheitstaxe dritter Classe von 0·9 kr. per Kilometer anbelangt, so ist dieselbe gegenüber dem früheren Ausmasse von 0·8 kr. per Kilometer allerdings um 0·1 kr. erhöht worden; es muss jedoch sofort hemerkt werden, dass die Begünstigung seit Einführung des Kreuzer-Zonentarifes auf den k. k. Staatsbahnen nie mit der Hälfte des normalen Fahrpreises bemessen war. Eine 50percentige Preisermässignng war vielmehr durch das Normale vom 20. Mai 1885 nur zur Zeit des Bestandes der vor Einführung des Zonentarifes giltig gewesenen höheren Normalfahrpreise zugestanden.

Die Erhöhung der ermässigten Einheitstaxe dritter Classe von 0·8 anf 0·9 kr. per Kilometer steht aber im Zusammenhange mit der Reform des Militärtarifes, indem durch letztere die bisherige, auch für den Civilverkehr verwendbar gewesene Militär-Fahrkarte dritter Classe — 0·8 km per Kilometer — in Wegfall kam und sohin im Interesse der Oekonomie und der Manipulations-Vereinfachnng nur erübrigte, die Einheitstaxe für den begünstigten Civilverkehr derart festznsetzen, dass derselhe mit dem vorhandenen Kartenmaterial, also in dritter Classe mit $1^1/_2$ nnd 2 Militär-Fahrkarten hedient werden kann.

Die Erhöhung um 0·1 kr., welche der begünstigte Civilverkehr hiedurch erfahren hat, wird andererseits grossen Theiles dadurch aufgewogen, dass der Fahrpreis in dritter Classe gemäss dem für den Militärtarif geltenden Grundsatze nicht nach Zonen, sondern nach Myriametern herechnet wird und zu demselhen eine ärarische Fahrkarten-Stempelgebühr nicht zur Einhebung gelangt.

Aus dem Vorausgeschickten wolle das hohe Haus entnehmen, dass die der Interpellation zu Grunde liegenden Voraussetzungen mehrfach auf unrichtigen Annahmen heruhen und sohin auch die im Interesse der Beamtenschaft, dessen Wahrung das Handelsministerium sich thunlichst angelegen sein lässt, geäusserten Besorgnisse der Begründung entbehren.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Anlage zweier aus der Schellenker-Flügelbahn abzweigende Ladegeleise sammt Laderampe: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Duxer Kohlenvereines für die Anlage zweier aus der Schellenker-Flügelbahn ahzweigende Ladegeleise sammt Laderampe für den 31. März anberanmt. Mit der Leitung der Commission ist die Bezirkshauptmannschaft Teplitz betraut. [G.-I.-Z. 3653.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Ehersbach: Veränderung an den Warteräumen in Röhrsdorf und Tannenberg.) In der Station Röhrsdorf wird eine neue Wartehalle errichtet und durch einen gedeckten Gang mit den Warteräumen des Aufnahmsgebäudes verbunden, und in der Station Tannenherg ein Anbau an das Aufnahmsgehäude als Wartesaal III. Classe hergestellt. [4. März, Z. 11.621.]

— (Linie Rnmburg—Nixdorf: Postlagerschuppen in Hainspach-Wölmsdorf.) In der Station Hainspach-Wölmsdorf wird für Zwecke des Postmeisters Carl Rofeld ein Lagerschnppen errichtet. [20. Februar, Z. 9082.]

Böhmische Westbahn. (Gehsteg-Errichtnng.) Behufs Hintanhaltung des nnbefugten Ueberschreitens der Bahn wird in km 111·5/6 der Linie Pilsen—Furth ein hölzerner Gehsteg über den Bahnkörper errichtet. [4. März, Z. 5371.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Schleppbahn Tuhan—Mayrauschacht: Herstellung einer hölzernen Brücke.) Ueher die Ladegeleise in km 0·6 der Schleppbahn Tuhan—Mayrauschacht hei Kladno gelangt für Zwecke der Prager Eisenindnstrie-Gesellschaft eine hölzerne Laufbrücke znr Ausführung. [28. Febrnar, Z. 6183.]

— (Linie Prag—Eger: Errichtung zweier Wirthschaftsgebäude in Komotau.) In der Station Komotau werden für Zwecke des Bahnpersonals zwei Wirthschaftsgebäude errichtet. [4. März, Z. 11.622.]

— (Aufstellung eines Nebengebäudes in der Station Prag.) Für Arbeiterzwecke wurde in der Station Prag (Smichow) ein Nehengebäude errichtet. [21. Februar, Z. 9507.]

— (Linie Falkenau a. d. E.—Klingenthal: Herstellung einer Wasserleitung.) In km 27·0 der Linie Falkenau—Klingenthal wurde für Zwecke der Stadtgemeinde Graslitz eine Trinkwasserleitnng hergestellt. [19. Februar, Z. 3688.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Aenderung der Stationsbezeichnung Elhogen-Neusattel.) Mit 1. Mai wird die Bezeichnung der Station Elhogen-Neusattel der Linie Eger—Komotau in „Neusattel“ umgeändert. [Z. 14.842.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung von zehn Reservoirwagen für Mineralöltransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gehrachten Typenpläne für Reservoirwagen mit Bremse und geschlossener Bremserhütte, nach welcher für die Ostrauer Mineralöl-Raffinerie Max Böhm & Comp. zehn Stück solcher Wagen bei der Witkowitzer Berghaunnd Eisenhüttengewerkschaft gebaut werden sollen, mit dem Auftrage genehmigt, dass an diesen Wagen Sicherheitsvorrichtungen gegen das Herabfallen von Bestandtheilen der Bremsvorrichtung anzubringen sind. [Z. 8809.]

Bozen-Meraner Bahn. (Anschaffung einer Tenderlocomotive.) Das k. k. Handelsministerinm hat die vom Verwaltungsrathe der Bozen-Meraner Bahn heahsichtigte Anschaffung einer nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 16. Juni 1890, Z. 20.612, genehmigten Typenplänen zu erhauenden Tenderlocomotive genehmigt und gestattet, dass die hiedurch auflaufenden Kosten zu Lasten des gesellschaftlichen Investitions-Reservefondes verrechnet werden. [Z. 6184.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au: Bau- und Betriebslänge.) Die Längen für die am 9. December 1893 dem öffentlichen Verkehre übergebene Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au wurden hehördlich festgestellt, nnd zwar beträgt die Baulänge vom Beginne des eigenen Geleises in der Station Kapfenherg-Südhahn his zum Ende des Stockgeleises in der Station Au-Seewiesen 22·958 km und die Betriebslänge von der Mitte des Anfnahmsgehäudes der Station Kapfenberg-Südbahn bis zu jener der Station Au-Seewiesen 22·747 km. Die Lage der einzelnen Stationen, sowie die Niveau-Côten der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgehäude sind folgende:

Name der Stationen oder Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Kapfenberg-Südbahn *)	Station	0·000	506.760
Kapfenberg-Localbahn	„	0·647	506.080
Winkl	Haltestelle	2·794	532.250
Hausenhütte	„	5·514	551.167
Margarethenhütte	„	9·964	615.840
Thörl	Station	11·350	630.039
Aflenz	„	12·562	642.081
Wappensteinhammer	Haltestelle	13·340	645.772
Hinterherg	„	17·328	686.561
Seebach-Turnau	Station	19·897	714.471
Au-Seewiesen	„	22·747	766.820

*) Anschlussstation der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Linie Wien—Triest.

Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

In der Strecke Klostergrab–Moldau wurde der Personenverkehr am 18. März mit Zug 815 wieder aufgenommen, der Güterzugsverkehr bleibt dagegen vorläufig noch gesperrt.

In der Strecke Eisenerz—Erzberg ist der Gesammtverkehr am 18. März mit Zug 1944 wieder eröffnet worden.

Böhmische Nordbahn:

In den Strecken Böhm.-Leipa—Georgswalde-Ebersbach, Böhm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau ist der Gesammtverkehr seit 18. März Abends wieder unbeschränkt offen; in der Strecke Rumburg—Nixdorf dagegen erfolgte die Wiederaufnahme des Verkehres am 19. März.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

In der Strecke Reichenberg—Seidenberg ist der Personenverkehr am 19. März Früh, in der Strecke Reichenberg—Turnau im Laufe desselben Tages wieder aufgenommen worden. Der Güterverkehr bleibt bis auf Weiteres eingestellt.

Auf der Localbahn Reichenberg—Gablonz ist der Güterverkehr am 19. März wieder eröffnet worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 6. März, Z. 12.280, dem Reichstags-Abgeordneten Johann Zombori-Rónay und Consorten für eine von der Station Uj-Arad der Linie Arad—Temesvár-Jozsefváros der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Zádorlak, Uj-Bodrog, Uj-Vinza, Fönlak, Német-Szent-Péter, Munár, Székeskút und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Falu in der Endstation Varjas mit der Linie Valkány—Varjas (einer Flügelbahn der Hauptlinie (Wien) -Marchegg-Budapest — Orsova — Verciorova verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 6. März, Z. 15.329/III, dem Reichstags-Abgeordneten Edmund Baronyi für eine von der Endstation Csongrád der Linie Felegyháza—Csongrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nnd der projectirten Localbahn Orosháza—Szentes-Csongrád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893, Vorconcession Post 3) abzweigende und diese über Majsa, Halos und Jankovácz in der Endstation Baja mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Concessions-Ertheilung zur theilweisen Completirung des zweiten Geleises.) Die Budapester Municipalverwaltung hat mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers der Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe die Bewilligung zum Ausbau des noch fehlenden zweiten Geleises im Bereiche der Betriebslinie Akademie (Rudolfsquai)—Podmaniczkygasse — Stadtwäldchen längs dem Westbahnhof-Frachtenbahnhofcomplex (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 120 ex 1893) ertheilt.

Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb im Bereiche der Stadt Kolozsvár. (Umwandlung in eine Actiengesellschaft.) Die Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Kolozsvár (Klausenburg), bisher Eigenthum der Kolozsvárer Sparcassa, ist in das Eigenthum einer ad hoc gegründeten Actiengesellschaft übergegangen.

Ungarisches Verkehrswesen im Jahre 1893. (Das Verkehrswesen betreffende legislatorische Verfügungen und sanctionirte Gesetze.) Von den das Verkehrswesen betreffenden vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwürfen werden folgende auf parlamentarischem Wege zum Gesetz erhoben, beziehungsweise auch von Seite Sr. Majestät bereits sanctionirt, und zwar:

G.-A. IX. Ueber die Bedeckung der Kosten einiger Arbeiten auf den kgl. ungar. Staatseisenbahnen (sanctionirt 27. Mai). Es sind zwei Millionen Gulden zur Hebung der Betriebs- und Verkehrsfähigkeit der Linie Budapest—Marchegg, insbesondere zum Baue des zweiten Geleises auf der Section Waitzen—Gran-Nána und zu den Stationsumgestaltungen der Linie Miskolcz—Fülek in eine Bahn ersten Ranges auszuwerfen. Diese als Nachtragscredit bewilligte Summe ist aus den Cassenbeständen zu bedecken, bei den Investitionen des Handelsressorts zu berechnen und wird zu deren Verwendung ein Termin bis Ende 1895 bewilligt.

G.-A. IX. Ueber die Vereinigung der Concessions-Documente und der Concessions-Urkunden der zum Netze der Actiengesellschaft der vereinigten Eisenbahn Arad und Csanád gehörenden Eisenbahnlinie (sanctionirt 1. Juni). Das factisch investirte Capital wird mit fl. 8,255.700 fixirt und die Gesellschaft ermächtigt, zu den 6·91 Millionen Gulden Actien noch 6 pCt. Prioritätsactien im Nominalwerthe von fl. 1,345.700 zu emittiren.

G.-A. XIV. Ueber den Bau zweier Donau-Staatsbrücken in der Haupt- und Residenzstadt (sanctionirt 11. Juni). Es sind dies die von dem Bruckbade in Ofen zum Schwurplatze führende Donaubrücke und die vom Blocksbade in der Richtung des Zollamtsringes führende Donaubrücke. Es werden der Reservefond des 1870er Prämienanlehens und die bis zum Schlusse des Jahres 1893 nicht in Anspruch genommenen Tilgungs-Annuitäten dieses Anlehens, dann der vom Jahre 1894 bis einschliesslich 1910 nicht durch den thatsächlichen Bedarf in Anspruch genommene Theil der Tilgungs-Annuitäten dieses Prämienanlehens, sodann die Nettoeinkünfte der vorhandenen Budapester Staatsbrücken in derselben Periode, insofern sie 1·3 Millionen Kronen übersteigen, zur Bedeckung der Kosten ausgeschieden und dürfen die erwähnten Annuitäten auch zum wahrscheinlichen Capitalswerth derselben escomptirt werden. Das Gesetz enthält auch eine Bestimmung über die Bedeckung der Kosten der zu den Brücken führenden Zufahrtrampen und der nothwendigen Expropriationen, im Falle das Municipium der Hauptstadt hiezu mindestens 2 Millionen Gulden beiträgt.

G.-A. XXII. Ueber die staatliche Unterstützung und Begünstigung der die freie Seeschiffahrt betreibenden ungarischen Handelsschiffe (sanctionirt 30. Juni). Es werden zweierlei staatliche Unterstützungen bewilligt: eine für die Investitionen und eine besondere, im Verhältnisse der durch diese Schiffe im Interesse des heimischen Verkehres vollzogenen Fahrten. Die erste gilt auf 15 Jahre und beträgt nach jeder registrirten reinen Tonne bei grossen Küstenschiffahrt-Segelschiffen 6 Kronen, bei Segelschiffen langer Fahrt 9 Kronen, bei grossen Küstenfahrt-Dampfern 9 Kronen und bei Dampfschiffen langer Fahrt 12 Kronen. Diese Beträge verringern sich in jedem Jahre um 7 pCt. der im vorhergehenden Jahre gebührenden Unterstützung. Die besondere staatliche Unterstützung nach Länge der Fahrten ist nach je 100 Seemeilen und nach jeder registrirten Tonne 5 Heller und gilt vom Tage des Stapellaufes bis zum Ende des fünfzehnten Jahres.

G.-A. XI. Ueber die Concessionirung der Localeisenbahn Balaton-Szent-György—Somogy—Szobb (sanctionirt 27. Mai).

G.-A. XII. Ueber die Concessionirung der Localeisenbahn Békés—Csanád (sanctionirt 27. Mai).

G.-A. XVI. Ueber die Regulirung des Donauflusses in den Sectionen Fajss und Bogyissló—Baja (sanctionirt 20. Juni).

G.-A. XVII. Ueber die Beendigung des rückständigen Theiles der mittelst G.-A. XV 1885 angeordneten Regulirung der Raab und ihrer Nebenflüsse (sanctionirt 20. Juni). Die Kosten der Regulirung der benannten Donaustrecke sind auf fl. 885.000 fixirt, und wird der Ackerbauminister ermächtigt, dieselben aus den Cassenbeständen zu bedecken. Die Beendigung der Raab-Regulirung soll auf fl. 1,760.000 zu stehen kommen und ist den Interessenten der Raab-Regulirungs-Gesellschaft aus den zur Verfügung stehenden Geldern des Theissfonds ein Vorschuss zu ertheilen.

G.-A. XXXIX. Ueber die Concessionirung der von Gunja bis an die bosnische Landesgrenze führende Localbahn als Fortsetzung der Localbahn Vinkovce—Gunja-Brčka.

G.-A. XL. Ueber die Concessionirung der Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom (Gran).

G.-A. XXVIII. Ueber die Unfallversicherung von Bediensteten der öffentlichen Verkehrsanstalten, Fabriken etc., Arbeiter etc.

Ausland.

Russland. (Eröffnung der Eisenbahn Schachtnaja—Wlassowsk.) Am 30. Jänner (11. Februar) wurde der regelmässige Güterverkehr auf der 10·29 Werst langen Zufuhrbahn, die von der Südost-Eisenbahn-Gesellschaft von der Station Schachtnaja (Koslow-Woronesh-Bahn) erbaut worden ist und zu den Wlassowsker Bergwerken führt, eröffnet. Die Südost-Eisenbahn-Gesellschaft hatte laut ihrem Statut vom 15. Juni 1893 diese Linie an Stelle der aufzulassenden Zweiglinie Maksimowka—Atjukta zu erbauen.

— (Eröffnung von Stationen.) Am 20. Jänner wurden die Stationen Newelskaja auf der 146. Werst und Tschernigowka auf der 184. Werst der Ussnribahn für den Güterverkehr eröffnet.

England. (Betriebsergebnisse elektrischer Bahnen.) Laut des von der Verwaltung der City and South London Bahn erstatteten Berichtes an die kürzlich abgehaltene halbjährige Generalversammlnng dieser Bahn hat sich im Laufe des zweiten Semesters 1893 eine geringe Abnahme im Verkehre dieser Linie gezeigt, indem um 24.250 Personen weniger als in der gleichen Periode des Vorjahres die Bahn benützten. Die Verwaltnng bezeichnet als die Ursache des Verkehrsrückganges einestheils das in der zweiten Hälfte 1893 andauernde schöne Wetter am Morgen und Abend, die eigentlichen Verkehrszeiten dieser Bahn, andererseits aber auch die gegenwärtig noch immer nicht beendete neue Rasenlegung im Oval von Kennington, einem beliebten Ballspielplatze, dessen Benützung innerhalb dieser Zeit unmöglich war, während sonst die Bahn eine grosse Zahl der Besucher des Ovals beförderte. In Folge einiger hergestellter Stationsvergrösserungen, in Stockwell und King William Street Station, konnten in dieser Periode mehr Züge befördert werden als früher, und ist die Zahl der geleisteten Zugmeilen gegen das Vorjahr um circa 10.000 gestiegen. Im Ganzen wurden 3,093.352 Personen im zweiten Halbjahre 1893 anf der City and South London Bahn befördert, gegen 3,117.602 Personen in der zweiten Hälfte 1892 und 2,749.055 Personen in der zweiten Hälfte 1891. Die Einnahmen betrugen in der Berichtsperiode 22 821 £, die Betriebskosten 14.761 £, daher eine Reineinnahme von 8060 £ verblieb. Der Betriebscoëfficient stellte sich auf 64·6 pCt., gegen 67·9 pCt. im Vorjabre, nachdem es trotz des vermehrten Zugsverkehres möglich geworden war, Ersparnisse in den Betriebsausgaben zu erzielen. Werden von den gesammten Betriebskosten jene der Aufzüge in Abzug gebracbt, so stellt sich der Betriebscoëfficient des eigentlichen Bahnbetriebes auf nnr 55 pCt. Die Einnahmen per Zugmeile betrugen im Berichtshalbjahre 2 sh ½ d, also ebensoviel als in der Vorperiode, die Ausgaben per Zugmeile stellten sich auf 1 sh 4 d, gegen 1 sh 5¼ d im letzten Jahre. Die Zugförderungsauslagen waren 6·22 d, gegen 7·1 d per Zugmeile in der Vorperiode. Die Einnabmen per Fabrgast betrugen 1·65 d, gegen 1·60 d im Vorjabre. Die Verwaltung beantragte die Zahlung der 5percentigen Zinsen pro anno für die Obligationen und eine gleiche Vorzngsdividende; dagegen die Vertbeilung einer Fünfachtelpercentigen Jahresdividende für die Stammactien der Bahn.

Der an die Generalversammlung der Actionäre der Liverpooler Hocbbabn gerichtete Bericht der Bahnverwaltung für das zweite Halbjahr 1893 theilt mit, dass die Bruttoeinnahmen des Unternehmens innerbalb dieser Zeit 18.518 £ betrugen. Es wurden befördert: 260 221 Personen in I. Classe, 1,293.840 Personen in II. Classe und 921.578 Arbeiter, im Ganzen 2,475.639 Personen. Seit dem Eröffnungstage, 6. März 1893, sind 3,846.381 Personen auf dieser Bahn befördert worden. Die elektrische Betriebseinrichtnng der Linie hat sich bisher vollkommen bewährt, so dass sich die Bahnverwaltung entschlossen hat, nunmebr dieselbe aus den Händen der für sie haftenden Bauunternehmnng, der Electric Constrnction Co., in die eigene Verwaltung zu übernehmen. Man hofft hiedurch Ersparnisse an den Betriebskosten zn erzielen. Während des letzten Halbjahres haben 46.429 Züge auf der Liverpooler Hochbabn verkehrt, hievon 95·4 pCt. in vollständig fabrplanmässiger Ordnung. Die Einnahmen ans dem Verkehre betrugen im II. Semester 1893 18.003 £, die Gesammteinnahmen 18.518 £, die Betriebsausgaben stellten sicb anf 13.722 £, so dass ein Reinertrag von 4786 £ verblieb. Für die Zinsen der Obligationen sind 2627 £ erforderlich; der Rest von 2159 £ sammt dem Saldo der Vorperiode von 3293 £, ergibt einen Betrag von 5452 £ als zur Dividendenzahlung verfügbar. Die Verwaltung beantragte eine 5percentige Jahresdividende für die Vorzugsactien im Betrage von 978 £ und eine 1percentige Dividende für die Stammactien, auf welche 1875 £ entfallen. Der Restbetrag von 2599 £ wird auf neue Rechnung gebucht. Im Ganzen werden die Betriebsresultate der Liverpooler Hochbahn als sehr zufriedenstellend bezeicbnet. [„Railway News."]

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einstellung eines neuen Dampfers in den transatlantischen Verkehr.) Der neue, in Newcastle construirte „Adria"-Dampfer „Stefania" ist in Fiume angekommen; er hat 3500 T. Tragfähigkeit. Trotz dieses grossen Tonnengehaltes besitzt der Dampfer einen verhältnissmässig geringen Tiefgang. Derselbe ist der fünfundzwanzigste „Adria"-Dampfer und ist aucb auf Passagierdienst eingericbtet. — Er trat am 15. März seine erste Fahrt nach Brasilien an.

Hamburg. (Elbeschiffahrts-Vorschriften.) Die hamburgischen Behörden haben die nacbstehenden, den Elbeschiffahrtsverkehr betreffenden Vorschriften erlassen:

I. Die Verordnung betreffend die Sicherung der Beförderung von Personen mit Dampfscbiffen auf der Elbe vom 11. März 1893. Durch diese Verordnung wurde auf Grund des § 37 der Gewerbeordnung in Verbindung mit der Verordnung betreffend die Ausführnng der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 zu § 37, und mit § 26, Z. 2 des Gesetzes über die Organisation der Verwaltung vom 15. Juli 1863 verordnet, wie folgt:

§ 1. Die Unternehmer von Dampfschiffahrten, deren Zweck die gewerbsmässige Beförderung von Personen gegen Entgelt ist, sowie von Dampfschiffahrten, welche von Vereinigungen mehrerer Personen für gemeinschaftliche Rechnung unternommen werden, unterliegen den nacbfolgenden Bestimmungen.

§ 2. Zur Beförderung von Personen im Sinne des § 1 dürfen nur Dampfschiffe benützt werden, welche den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen. Offene Dampf- oder Petroleum-Barkassen dürfen zur Beförderung von Personen im Sinne des § 1 nicht benützt werden. Eine grössere Anzahl Personen, als nach den Bestimmungen dieser Verordnung zulässig ist, darf weder bei der Abfahrt von Hamburg, noch auf den etwa angelaufenen Zwischenstationen an Bord genommen werden. Wird der zur Unterbringung von Personen bestimmte Raum theilweise zur Unterbringung von Vieh oder Ladung benützt, so ist für jeden halben Quadratmeter so beanspruchten Raumes eine Person in Abzug zu bringen.

§ 3. Jedes zur Personenbeförderung zu benützende Dampfboot muss einer Vermessung unterzogen werden, anf Grund deren die höchste zu befördernde Personenzahl festgesetzt wird. Die Vermessung erfolgt durch die Schiffsvermessungsbehörde, bei welcher der Antrag auf Vermessung schriftlich zu stellen ist. Die Vermessung wird von der Schiffsvermessungsbehörde auf Grund der ihr von der Deputation für Handel und Schiffahrt ertheilten Anweisungen ausgeführt und erfolgt nacb folgenden Grundsätzen:

a) Bei Schiffen, welche ihre Fahrten elbeabwärts nicht über Brunshausen binaus ausdehnen, werden nur die Decksflächen bei der Bestimmung der Personenzabl in Betracht gezogen und daher sämmtliche Räume unter dem festen Deck von der Vermessung ausgeschlossen. Der Inhalt der Decksfläche wird nach Massgabe der Anweisung (nach der Simpson'schen Regel) berechnet; von der so berechneten Fläche werden die durch Aufbanten, soweit diese nicht als Sitzplätze dienen können, und durch sonstige anf Deck angebrachte Gegenstände beanspruchten Flächen abgezogen. Die so ermittelte Decksfläche in Quadratmetern wird durch 0·45 getheilt; das Ergebniss ist die höchste zulässige Zahl von zu befördernden Personen;
b) bei Schiffen, welche ihre Fahrten über Brunshausen hinaus, aber nicht weiter als bis Cuxhaven ausdehnen, ist für solche Fahrten die wie vorstehend ermittelte höchste Personenzahl um ein Viertel zu ermässigen;
c) bei Schiffen, welche ihre Fahrten über Cuxhaven hinaus bis nach Helgoland und den deutschen Nordseebädern ausdehnen, werden bei der Fesstellung der höchsten zulässigen Personenzahl nur die zur Unterbringung der Reisenden geeigneten, seefest eingedeckten Räume auf und unter Deck berücksichtigt, dagegen die Decksflächen nicht vermessen. Die Vermessung erfolgt unter Berechnung des Inbaltes einer wagrechten Ebene, welche durcb die Rücklehnen der Sitzplätze in halber Höhe derselben und, wo solche fehlen, dnrch dic Innenkanten der Wände begrenzt wird. Gedeckte

Räume, welche als Seitengänge, Vorplätze und Eingänge dienen, werden nur mit dem halben wie vorstehend ermittelten Flächenraum in Anrechnung gebracht. Von der wie vorstehend ermittelten Gesammtfläche werden die in den vermessenen Räumen vorhandenen Flächen, welche von Tischen, Buffets oder anderen raumbeengenden Einbauten in Anspruch genommen werden, abgezogen. Die so ermittelte Nettofläche in Quadratmetern wird durch 0·45 getheilt; das Ergebniss ist die höchste zulässige Anzahl der zu befördernden Personen. Ergibt die Vermessung für die Beförderung von Personen über Cuxhaven hinaus eine grössere Anzahl als bis Cuxhaven, so ist auch für diese die grössere Zahl massgeblich.

§ 4. Die Schiffsvermessungsbehörde ertheilt dem Antragsteller über das Ergebniss der Vermessung eine Bescheinigung und lässt gleichzeitig durch Vermittlung der Deputation für Handel und Schiffahrt eine bezügliche Mittheilung an die Polizeibehörde gelangen. Die in dieser Bescheinigung enthaltene höchste zu befördernde Anzahl von Personen muss auf einer Tafel, welche den Schiffsnamen enthält, in deutlichen, unverwischbaren, 5 cm hohen Buchstahen und Zahlen an Bord des Dampfschiffes an einer in die Augen fallenden Stelle angebracht werden. Ausserdem muss die Bescheinigung an Bord mitgeführt und auf Verlangen den Hafen- oder Polizeibeamten vorgezeigt werden.

§ 5. Werden auf einem für die Personenbeförderung vermessenen Dampfschiffe Auf- oder Umbauten oder sonstige Aenderungen vorgenommen, welche die vermessenen Flächen beeinflussen, so ist eine Nachvermessung zu beantragen.

§ 6. Jedes Dampfschiff, mit welchem Personen befördert werden sollen, unterliegt hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit des Schiffskörpers, der Maschinen, Kessel, der Ausrüstung der Aufsicht der Polizeibehörde. Dieselbe ist befugt, sich jederzeit durch Besichtigung des Schiffes von dem guten Zustande desselben zu überzeugen. Ergibt die Besichtigung Mängel, so ist die Polizeibehörde befugt, das Schiff bis zur Abstellung derselben von der Benützung zur Personenbeförderung auszuschliessen.

§ 7. Der Beaufsichtigung der Polizeibehörde unterliegen auch die Führer, Maschinisten und Mannschaften der zur Personenbeförderung benützten Dampfschiffe in Bezug auf deren Befähigung und Anzahl. Sofern die zur Personenbeförderung verwendeten Dampfschiffe als Seeschiffe registrirt sind, kommen bei der Besetzung derselben mit Schiffern und Maschinisten die Bestimmungen der Bekanntmachungen, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 6. August 1887, und betreffend die Vorschriften über den Befähigungsnachweis etc. der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte vom 26. Juli 1891 in Anwendung. Sofern die zur Beförderung von Personen benützten Dampfschiffe als Flussschiffe registrirt sind, kommen, wenn die Fahrten oberhalb Hamburgs die Landesgrenze auf der Elbe überschreiten, die Bestimmungen des § 9 der Additionalacte zur Elbeschiffahrtsacte vom 13. April 1844 bezüglich der Schiffer zur Anwendung. Wenn die Fahrten die Landesgrenze oberhalb Hamburgs nicht überschreiten, müssen sich die Schiffer bei der Polizeibehörde über ihre Befähigung ausweisen und die über den Befähigungsausweis ertheilte Bescheinigung bei sich führen. Dasselbe gilt hezüglich der Maschinisten in allen Fällen, in denen es sich um ein Flussschiff handelt. Die Bestimmungen über die Erbringung des Befähigungsnachweises trifft die Polizeihehörde. Dieselbe ist hefugt, die Benützung der Dampfschiffe zur Beförderung von Personen so lange zu verhindern, bis etwa vorgefundene Mängel in der Besetzung der Schiffe mit Schiffern, Maschinisten und Mannschaften behoben sind.

§ 8. Die für die Benützung der Passagiere bestimmten Decks müssen mit einer starken Einfriedigung von mindestens 85 cm Höhe, vom Oberkantedeck aus gemessen, versehen sein. Besteht die Einfriedigung aus Stützen, welche unter einander durch Stangen oder Ketten verhunden sind, so darf die Entfernung der Stützen von einander 1 m nicht überschreiten. Dieselben müssen mindestens am oberen Ende und in halber Höhe mit Verbindungsstangen oder Ketten versehen sein. Die Eingänge, bezw. Oeffnungen zu den Ladungs-, Maschinen- und Kesselräumen und die Treppenzugänge müssen sicher eingefriedigt sein oder in anderer Weise Schutz bieten, um das Hineinfallen zu verhindern.

§ 9. Die Stellung der Steuervorrichtung muss eine derartige sein, dass die dieselbe bedienende Person einen freien Umblick nach vorne und nach beiden Seiten hat.

§ 10. Jedes Dampfschiff im Sinne dieser Verordnung muss die in der kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstosses von Schiffen auf See vom 7. Jänner 1880 vorgeschriebenen Lichter und Nebelsignalvorrichtungen führen. Erstrecken sich die Fahrten über Cuxhaven hinaus, so müssen ausserdem die Geräthe zur Abgahe der Noth- und Lootsensignale nach der kaiserlichen Verordnung vom 14. August 1876, betreffend Noth- und Lootsensignale, in genügender Weise und zum sofortigen Gebrauche bereit an Bord mitgeführt werden.

§ 11. Jedes Dampfschiff muss mindestens einen der Grösse des Schiffes entsprechenden Anker mit dazugehöriger Kette, von einer der Tiefe des zu befahrenden Fahrwassers entsprechenden Länge und mit allem sonstigen Zubehör an Bord hahen. Erstrecken sich die Fahrten über Cuxhaven hinaus, so müssen zwei Anker, welche den vorstehenden Bedingungen entsprechen, mitgeführt werden.

§ 12. Jedes Dampfschiff im Sinne dieser Verordnung muss mindestens einen guten Steuercompass an Bord hahen. Erstrecken sich die Fahrten über Cuxhaven hinaus, so muss der Steuercompass durch die Seewarte adjustirt sein. Werden die Schiffe ausschliesslich zu Fahrten oberhalb Hamburgs benützt, so kann von der Forderung eines Steuercompasses abgesehen werden.

§ 13. Jedes zur Beförderung von Personen henützte Dampfschiff muss mit einem Landungssteg von einer Länge, welche den Verhältnissen des Schiffes entspricht, und von mindestens 1 m Breite versehen sein, welcher auf heiden Seiten ein Geländer hat.

§ 14. Es sind auf Fahrten, auf welchen Personen befördert werden, folgende Sicherheitsvorrichtungen mitzuführen:

1. Bei Fahrten, die sich elbabwärts nicht über Brunshausen erstrecken, zwei Rettungsringe;
2. bei Fahrten über Brunshausen hinaus ausserdem noch ein gutes Boot von mindestens 3 m³ Rauminhalt;
3. bei Fahrten über Cuxhaven hinaus:
   a) für je hundert Personen, welche auf Grund der amtlichen Vermessung befördert werden dürfen, zwei Rettungsringe;
   b) für jede auf Grund der amtlichen Vermessung zu befördernde Person je eine Schwimmweste;
   c) für die ersten hundert auf Grund der amtlichen Versung zu befördernden Personen ein oder mehrere Boote mit zusammen 6 m³, und für jedes weitere angefangene Hundert mit weiteren 4 m³ Rauminhalt.

Alle Rettungsgeräthe sind so anzubringen, dass sie stets ohne Zeitverlust in Gebrauch genommen werden können. Die Schwimmwesten sind in leicht zu öffnenden Behältern auf dem Oberdeck unterzubringen, welche durch Schilder mit der Aufschrift „Schwimmwesten“ kenntlich zu machen sind. Die Boote sind fertig zum Aussetzen in Davits zu hängen oder unter dieselben aufzustellen und mit den nötbigen Riemen, Ruderklampen zwei Haken und Steuer zu versehen.

§ 15. Gescbleppte Fahrzeuge dürfen zur Personenbeförderung nicht benützt werden.

§ 16. Unternehmer, welche Fahrten zwischen bestimmten Orten mit regelmässig festgesetzter Abgangs-, bezw. Ankunftszeit unterhalten, haben dies öffentlich bekannt zu machen und sowohl der Polizeibehörde, als dem Marine-Inspector den Fahrplan zur Genehmigung wegen der Abgangszeiten von den Landungsbrücken zuzustellen. Dabei sind die in Aussicht genommenen Landungsbrücken oder Anlegestellen zu bezeichnen, damit die in Frage kommenden Behörden beurtheilen können, inwieweit die Landungsbrücken zu den in Aussicht genommenen Zeitpunkten verfügbar sind. Die Unternehmer sind verpflichtet, die Abfahrtszeiten einzuhalten und erforderlichen Falles so abzuändern, dass Verkehrsstörungen an den Brücken vermieden werden. Aussergewöhnliche Fahrten und Sonderschiffe sind in gleicher Weise vorher anzumelden.

§ 17. Die im Bezirke der kgl. preussischen Regierung zu Schleswig beheimateten Dampfscbiffe werden zur Beförderung von Personen auf der Elbe von Hamburg aus zugelassen, sofern dieselben nachweisen, dass sie den Bestimmungen der Polizeiverordnung betreffend Personenbeförderung mit Dampfschiffen im Bezirke der kgl. Regierung zu Schleswig vom 26. October 1885 genügt haben. Die anderweitig beheimateten Dampfschiffe, welche über Cuxhaven nicht hinausfahren, haben ein alljährlich zu erneuerndes Attest ihrer Heimatsbehörde über die Tauglichkeit des Scbiffes selbst, sowie dessen Besatzung, Ausrüstung etc. beizuhringen. Für diejenigen Schiffe, welche über Cuxhaven hinausfahren, gelten die diesseitigen Bestimmungen, falls die im Heimatshafen gestellten Anforderungen hezüglich der Sicherheitsmassregeln nicht mindestens dieselbe Gewähr bieten, wie die hiesigen.

§ 18. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmuugen dieser Verordnung werden, unbeschadet des Ausschlusses von der Beförderung von Personen bis nach Erfüllung derselben, in Gemässheit des § 366, 10 des Strafgesetzbuches, mit Geldstrafe

bis zu Mk. 60 oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft. Ausser dem Unternehmer ist auch der Schiffsführer für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung verantwortlich.

§ 19. Der Verkehr im Hafen, welcher durch die Fährdampfer der Hafendampfschiffahrtsgesellschaft und die Jollenführerdampfer vermittelt wird, unterliegt nach wie vor der Aufsicht der Polizeibehörde, und bewendet es bei den bisherigen Bestimmungen.

§ 20. Die Bekanntmachung betreffend die zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehres im hamburgischen Hafen dienenden Dampfschiffe vom 19. Februar 1890 wird durch Inkrafttreten dieser Verordnung aufgehoben.

II. Die Bekanntmachung betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt im Sinne der Additionalacte zur Elbeschiffahrtsacte vom 13. April 1844 bestimmten Elbefahrzeuge vom 11. April 1893.

Es wird in Erinnerung gebracht, dass nach § 9 der Additionalacte zur Elbeschiffahrtsacte jedes Fahrzeug, welches Schiffahrt auf der Elbe oberhalb der Eisenbahnbrücken bei Hamburg und Harburg betreibt, ohne sich auf das Gebiet des Uferstaates, dem es angehört, zu beschränken, von einem Schiffspatente nach dem Muster in Anlage A zur genannten Additionalacte versehen sein muss. Dieses Patent ist nicht zu verwechseln mit demjenigen, welches als Bescheinigung über die erfolgte Eintragung in das Register für hamburgische Flussfahrzeuge in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 ertheilt wird und nur zum Betriebe der Elbeschiffahrt unterhalb der Elbbrücken dient, und welches beim Antrag auf Registrirung allein zur Ausstellung gelangt, wenn der Antrag nicht ausserdem auf Ausstellung des Patentes für oberelbische Schiffahrt lautet. Zur Erlangung des Patentes für oberelbische Schiffe, welche Elbschiffahrt im Sinne der Additionalacte zur Elbschiffahrtsacte betreiben wollen, sind folgende Vorschriften zu beobachten:

1. Der Antrag auf Ertheilung des Patentes ist mündlich oder schriftlich bei der Schiffsregisterbehörde zu stellen. Der Ertheilung des Patentes muss nach § 10 der Additionalacte die Untersuchung des Fahrzeuges auf Tüchtigkeit vorangehen.
2. Der Antrag auf Untersuchung ist bei der Schiffsvermessungsbehörde zu stellen. Antragformulare werden bei der Beantragung des Patentes von der Schiffsregisterbehörde unentgeltlich verabfolgt. Der Antrag muss enthalten:
   a) die Bezeichnung des Fahrzeuges;
   b) die Bezeichnung und Adresse des Eigenthümers oder dessen Vertreters;
   c) das Alter des Fahrzeuges unter Beibringung beglaubigter Belege für dasselbe;
   d) den Zweck, zu welchem das Schiff benützt werden soll;
   e) sofern die Tragfähigkeit des Schiffes in Hamburg bereits festgestellt ist, die Ausweise darüber;
   f) dem Antrag kann ein Vermerk über Zeit und Ort beigefügt werden, an welchem die Untersuchung gewünscht wird; die bezüglichen Wünsche werden nach Thunlichkeit berücksichtigt werden.
3. Die Schiffsvermessungsbehörde setzt Zeitpunkt und Ort der Untersuchung endgiltig fest und benachrichtigt den Antragsteller davon. Das Fahrzeug ist im unbeladenen Zustande zur Untersuchung zu stellen. Bei derselben muss der Eigenthümer oder ein Vertreter desselben zugegen sein und dafür sorgen, dass den mit der Untersuchung Beauftragten alle Räume des Fahrzeuges zugänglich gemacht und alle nöthigen Handreichungen geleistet werden. Der Antragsteller hat die für die Untersuchung entstehenden Selbstkosten zu tragen.
4. Sofern ein Fahrzeug durch den Germanischen Lloyd oder durch den Vorstand der Vereinigten Transport-Versicherungsanstalten oder durch eine andere von der Deputation anerkannte Classifications-Gesellschaft classificirt ist, kann von einer hehördlichen Untersuchung abgesehen werden. In solchen Fällen sind der Schiffsvermessungsbehörde die bezüglichen Angaben unter Beifügung der Belege zu machen.

III. Die Bekanntmachung vom 11. August 1893, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt bestimmten Fahrzeuge.

Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 11. April 1893, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt bestimmten Fahrzeuge, wird Nachstehendes bestimmt:

Dampfschiffe, welche dem Personenverkehre auf der Oberelbe dienen sollen und nach der Polizeiverordnung vom 11. März 1893 einer polizeilichen Untersuchung unterliegen, sind von der Untersuchung ihrer Tauglichkeit durch die von der Deputation für Handel und Schiffahrt eingesetzte Commission befreit. Es genügt zur Erlangung des Schiffspatentes die Beibringung einer von der Polizeibehörde ausgestellten Bescheinigung über die von ihr vorgenommene Untersuchung. Die Feststellung der Tragfähigkeit erfolgt bei solchen Schiffen durch die Vermessungsbehörde.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Thisbe“ aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1789 Tonnen Gehalt ist am 14. Februar nach 40tägiger Fahrt mit 567 Gewichtstonnen Ladung aus Calcutta in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Calcutta 158.542 kg Häute (hievon 710 kg für Salonich und 96.932 kg für Venedig), 96.933 kg Indigo (hievon 2030 kg für Venedig), 37.000 kg Baumwolle, 10.160 kg Ricinussamen für Venedig, 10.657 kg Schellack, 21.650 kg Tamarinden, 1085 kg Thee, 180 kg Curiositäten; aus Aden 21.929 kg Kaffee (hievon 14.311 kg für Boston und 7206 kg für New-York), 18.016 kg Gummi, 39.795 kg Häute (hievon 39.585 kg für New-York), 150 kg Hörner: aus Suez 8681 kg Gummi, 4000 kg Perlmutter; aus Port-Said 39.000 kg Häute, 100 kg Curiositäten, 1860 kg Därme, 3800 kg Indigo, 2500 kg Asa foetida. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,323.531 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis zum 25. März.)

Adriatischer Dienst.

20. März, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
21. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche“, Capitän G. Damlanovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
22. „ um 11 Nachts: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän G. Brazzanovich nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegraude, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
24. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Danae“, Capitän L. Barichievich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Medea“, Capitän C. Shutega, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen; ferner nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Suliua, Galatz und Braila.
23. „ zu Mittag: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
24 „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Medusa“, Capitän P. Covacich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela“. Capitän F. Cossovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kohe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. April, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe.

Brasilianischer Dienst.

5. April, Dampfer „Helios“, Capitän C. Androvich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. (Austritt eines Vorstandsmitgliedes.) Das Vorstandsmitglied Felix Reifer, Oberinspector und Vorstand der Wagenwerkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Floridsdorf, ist in Folge Verzichtleistung aus dem Vorstande der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen ausgetreten, und ist an dessen Stelle der seinerzeit gewählte Ersatzmann Johann Fenzel, Werkführer in der Locomotiv-Werkstätte der genannten Bahnverwaltung in Floridsdorf eingetreten. [H.-M.-Z. 11.961.]

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Special-Vereinbarung zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden, betreffend den Transport der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen und nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.) Am 1. März ist eine im Sinne des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden abgeschlossene Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den Transport der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenständen in Wirksamkeit getreten. Diese Specialvereinbarung schliesst sich im grossen Ganzen an jene an, welche mit demselben Zeitpunkte zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz in Kraft getreten ist (vgl. Reichsgesetz 1894, Nr. 25) und umfasst in vier Abschnitten Bestimmungen über:

I. Leichentransporte, gleichlautend mit den Bestimmungen der österreichischen Vereinbarung (R.-G.-Bl. Nr. 25).

II. Gold und Silber in Barren, Platina, Geld, Geldwerthe, Münzen und Papiere, vergoldete oder versilberte Gegenstände, Quecksilber, Documente, Edelsteine, Perlen, Juwelen und andere werthvolle Gegenstände, Stickereien und Spitzen, und

III. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Erzguss, Antiquitäten. Rücksichtlich dieser Gegenstände sind detaillirtere Vorschriften gegeben, als in der correspondirenden österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. Nr. 25), welche sich diesfalls auf einen Verweis auf die einschlägigen Tarifbestimmungen beschränkt.

IV. Gegenstände, welche wegen ihrer Gefährlichkeit für den Betrieb oder aus anderen Ursachen durch den letzten Absatz des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen vom Transporte ausgeschlossen oder nach der Anlage 1 nur bedingungsweise zugelassen sind. Hier sind die nachstehenden Gegenstände behandelt:

1. Rohes und gereinigtes Petroleum, sofern es bei 17·5° C. ein specifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat oder bei einem Barometerstande von 760 mm, auf die Meereshöhe reducirt, nicht unter 21° C., entzündliche Dämpfe gibt;
2. Rohes und gereinigtes Petroleum, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17·5° C. ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben (Benzin, Ligroin und Pntzöl.
3. Petroleumäther, Gasolin, Neolin etc. und andere ähnliche, aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete, leicht entzündliche Producte, deren specifisches Gewicht bei 17·5° C. nicht mehr als 0·680 ist.
4. Flüssige oder feste Hefe.
5. Kienruss und andere Arten von Russ.
6. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall erzeugten Hülsen und Patronen, deren Hülsen nur bis zur Höhe der Pulverladung aus Metall bestehen.

   Die Beförderungs-Bestimmungen der unter 1—6 aufgezählten Gegenstände sind gleichlautend mit jenen unter Nr. XX, XXI, XXII, XXVII, XXVIII und XXXVI der bezogenen österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25).
7. Feuerwerkskörper sind, soweit deren Beförderung überhaupt statthaft ist, unter Beobachtung der in jedem Staate bestehenden oder noch zu erlassenden Vorschriften zum Transporte zugelassen, während in der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25) hiefür unter Nr. XXXVIII besondere Vorschriften gegeben sind.
8. Verflüssigte Gase, Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak und Chlor unterliegen den gleichen Beförderungs-Vorschriften der Nr. XLIV der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25), jedoch mit dem Unterschiede, dass wasserfreie schweflige Säure mit Chlorkohlenoxyd (Phosgen) ausgegeschieden ist.
9. Chlormethyl ist denselben Transportbedingungen unterstellt, wie in Nr. XLVI der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25).
10. Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus einerseits und Harz andererseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Siccative werden nach den Bestimmungen der Nr. L der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25) zur Beförderuug übernommen, nur ist unter Ziffer 3 ein neuer Zusatz über deren Zusammenpackung mit anderen Gegenständen aufgenommen worden.
11. Mit Fett oder Oel getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem.
12. Stalldünger, sowie andere Fäcalien, und endlich
13. Frische Kälbermagen unterliegen den Beförderungs-Bestimmungen der Nr. LI, LII und LIII der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25).

In der in Rede steheuden französischen Vereinbarung ist sohin neben mehreren kleineren Abänderungen und Ergänzungen der Nr. I—XXXV, welche hier nicht besouders erwähnt worden sind, der Transport nachstehender Gegenstände nicht berücksichtigt, welcher in den folgenden Nummern der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. Nr. 25) besonders geregelt ist:

a) Schwefeläther (Nr. VIIIa).
b) Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen — Flobert-Munition — (Nr. XXXVII).
c) Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 pCt. Wassergehalt (Nr. XXXIX).
d) Schiessbaumwolle in Flockenform und Collodiumwolle (Nr. XL).
e) Knallbonbons (Nr. XLI).
f) Bengalische Schellackpräparate (Nr. XLII).
g) Knallerbsen (Nr. XLIII).
h) Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas (Nr. XLV).
i) Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid uud Acetychlorid (Nr. XLVII).
k) Phosphorpentachlorid—Phosphorsuperchlorid— (Nr. XLVIII).
l) Wasserstoffsuperoxyd (Nr. XLIX).

Weiters ist in die französische Vereiubarung als Art. 2 die Schlussbestimmung der österr. Vereinbarung (R.-G.-Bl. 1894, Nr. 25), wenngleich in geänderter Fassung aufgenommen worden. Endlich enthält Art. 3 eine Bestimmung, wonach die au dem internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten, welche an dem Abschlusse der französischen Vereinbarung nicht theilgenommen haben, derselben durch Anmeldung des Beitrittes bei der französischen Regierung beitreten können.

[H.-M.-Z. 8813.]

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. März d. J. dem Capitän erster Classe der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischeu Lloyd Carl Bechtinger in Anerkennung seiner vorzüglichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Josefs-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. März d. J. in Anerkennung vieljähriger, einem und demselben Unternehmen zugewendeten treuen und belobten Berufsthätigkeit dem Stationsvorstande und Vertreter der General-Direction der österreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Alois Sochor in Prag das goldene Verdienstkreuz und dem Oberschiffer bei derselben Schiffahrts-Gesellschaft Franz Gaudernak das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Wiener Verbindungsbahn. K. k. Donauuferbahn.

Einführung neuer Tarife für den Personen- und Güterverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 gelangen zur Einführung:

A. Für den Personenverkehr:

Theil II, Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, nebst Bestimmungen und Gebührentabellen für den directen Verkehr zwischen Stationen und Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn und Stationen und Haltestellen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

B. Für den Güterverkehr:

Theil II, Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien.

Sämmtliche Gebühren sind in Kronenwährung ausgedrückt.

Hiedurch werden mit gleichem Datum ausser Wirksamkeit gesetzt:

a) der Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn, giltig vom 1. November 1879, sammt Nachtrag I—X;
b) der Gebührentarif, Theil II, der k. k. Donauuferbahn, giltig vom 1. Jänner 1887, sammt den Nachträgen I—III;
c) der Abschnitt D des Local-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I (Jänner-Ausgabe 1894);
d) der in Kundmachungsform hinausgegebene, vom 15. Mai 1883 giltige Ueberfuhrtarif für den Verkehr von Eil- und Frachtgütern zwischen Wien-Aspangbahnhof und Stationen der westlichen Staatsbahnen, via Klein-Schwechat—Penzing;
e) die Bestimmungen und Frachtsätze für die Ueberführung der Güter zwischen dem „Lagerhaus und dem Freilager am Schüttl" einerseits und den Wiener Bahnhöfen andererseits, vom 19. Juli 1890.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. März 1894. [226]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
im eigenen Namen und im Namen der
k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,
Wiener Verbindungsbahn.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.)

Einführung eines provisorischen Ausnahmetarifes für Mais (Kukurutz-)-Transporte aus Ungarn nach Süddeutschland.

Mit 1. April 1894 gelangt ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Mais (Kukurutz) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von ungarischen nach süddeutschen Stationen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 17. März 1894. [227]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 24 des vom 1. November 1893 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes ist der Frachtsatz Nagy-Szöllös—Konstanz, Serie Ia, von 422 auf **522** Pfennig zu berichtigen.

Wien, am 20. März 1894. [228]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin/Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr.

Ausgabe von Fahrscheinheften.

Ab 15. März 1894 gelangen bei den Ausgabsstellen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen im Berlin/Sächsisch-Böhmischen Rundreiseverkehr für Fahrscheinhefte 1. Classe der Tour Ha zum Preise von Mk. 41·30 und der Tour Ja zum Preise von Mk. 37·20 zur Ausgabe.

Wien, am 17. März 1894. [229]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der königl. Sächs. Staatsbahnen und Reichenberg S. N. D. V. B. vom 20. März 1889.

Einführung eines Nachtrages IV.

Mit 1. April 1894 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Vorwortes, sowie der besonderen Bestimmungen.
2. Neue Frachtsätze für die Versandtstation Fellhammer.
3. Neue und ermässigte, bezw. theilweise ermässigte Frachtsätze nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.
4. Verladung der Förderung des Mayrauschachtes auf den Anschlussgeleisen von Egmontsschacht.
5. Kilometerzeiger.

Dieser Nachtrag ist bei der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin und durch die gefertigte Direction unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. März 1894. [230]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Nachträge I zu den Tarifen, Theil II, Heft 3 und 4.

Am 1. April 1894 treten die in der Ueberschrift bezeichneten Tarifnachträge in Kraft.

Ersterer enthält Ausnahmetarif Nr. 22 (Queckenwurzeln), Aufnahme der Station Ó-Buda-Filatorigát in den Tarif, ferner Aenderungen und Berichtigungen.

Letzterer enthält Aenderungen, Ergänzungen, bezw. Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 17. März 1894. [231]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Bezahlung der Frachtgebühren.

Bei dem Umstande, als die italienischen Gebühren sowohl im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen, als auch im Böhmisch-Italienischen Güterverkehr in Italien in Noten (italienischen Liren) beglichen werden können, während dieselben bei Frachtzahlung in Oesterreich-Ungarn in Goldfranken oder deren Curswerth bezahlt werden müssen, wird darauf aufmerksam gemacht, dass es — soweit die Tarifbestimmungen das zulassen — von Vortheil ist, die Sendungen nach Italien mit überwiesener Fracht und die Sendungen aus Italien mit frankirter Fracht zur Abfertigung bringen zu lassen.

Wien, am 14. März 1894. [232]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Baumwollgarne und Baumwollsatin. (Anregung einer Declassification.) Der Verband der Baumwoll-Industriellen Oesterreichs hat sich an das Handelsministerium mit der Bitte um Declassification der in der gemeinsamen Güterclassification sub Position G 3 und G 4 angeführten Artikel, wie auch um die Einbeziehung des Artikels Satin (baumwollener Atlas) in die Position B 5 gewendet. Seitens des Handelsministeriums wurde die betreffende Eingabe an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit der Einladung geleitet, den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächststattfindenden Directoren-Conferenz zu setzen, und über den gefassten Beschluss zu berichten. [H.-M.-Z. 10.375.]

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. (Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Kalk und Kalisalze auf die Thüringischen Privatbahnen.) Die in dem am 1. Februar in Kraft getretenen Nachtrag XVII zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. October 1889 befindlichen Ausnahmetarife 17 für Kalk etc. (Düngekalktarif) und 18 für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) finden vom 10. März ab auch Anwendung im Verkehre mit den Thüringischen Privateisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband und Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Ermässigte Tarife für Düngemittel.) Am 15. März traten für die Beförderung von rohen Kalisalzen, calcinirtem Düngesalz, concentrirtem Kalidünger und Düngekalk ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Ueber die Anwendung sowie Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. (Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Düngemittel.) Die am 15. Jänner für die Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) gelangten am 15. März auch in dem vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Diese Ausnahmetarife finden jedoch im Verkehre mit der Neuhaldensleber Eisenbahn keine Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Bromberg-Sächsischer Verband. (Einführung neuer Sätze.) Mit dem 15. März traten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Chemnitz einer- und der diesseitigen Station Gr.-Britannien andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Obstverkehr mit Belgien und Niederlande. (Verlängerung der bestehenden Frachtermässigung.) Die für frisches Obst im Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen, Rheinisch-Westphälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr und im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. für die Zeit bis Ende Februar bewilligte Frachtermässigung wird bis Ende März ausgedehnt.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betreffend. (Neuer Ausnahmetarif für Düngemittel.) Am 15. März trat für die im Kilometerzeiger (E.) der Tarifhefte 1 und 2 nebst Nachträgen vorgesehenen Verkehrsbeziehungen ein neuer Ausnahmetarif für nachbenannte Düngemittel: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Kalkstaub), Gaskalk und Wollstaub bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief in Kraft. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Königl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Einführung eines Nachtrages zum Kohlentarif von Niederschlesien nach Sachsen. Am 1. April tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen, Coaks und Briquettes nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen u. s. w. vom 20. März 1889 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. A. Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, neue Frachtsätze für die Versandtstation Fellhammer, sowie neue und theilweise ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. Die in dem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahnverkehre Berlin—, Breslau—, Bromberg—, Frankfurt a. M.— und Magdeburg—Erfurt. (Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel etc.) Am 15. März gelangte der Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben (sogen. Rohstofftarif) in den obenbezeichneten Verkehren auch zwischen denjenigen Verwaltungen, welche diesen Ausnahmetarif bisher angenommen haben, einerseits und der Saalbahn andererseits unter Einrechnung der Kilometerzuschläge mit der Beschränkung zur Einführung, dass die unter Ziffer 2 genannten Artikel: Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), sowie die sämmtlichen unter Ziffer 4 aufgeführten Artikel (Rüben etc.) von der Beförderung auf Grund dieses Ausnahmetarifs ausgeschlossen bleiben. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Düngemittel.) Am 15. März kamen für die nachbezeichneten Düngemittel in Wagenladungen von 10.000 kg, nämlich Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub, ferner Mergel zum Düngen, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung. Auskunft über die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Durch den am 15. März in Kraft getretenen Tarifnachtrag IV werden die besonderen Bestimmungen,

der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert, bezw. ergänzt. Insoweit durch den Nachtrag einzelne Erhöhungen der gegenwärtigen Frachtsätze herbeigeführt werden, treten diese Erhöhungen erst am 1. Mai 1894 in Kraft. Die Zusatzbestimmung zu § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau—Erfurt. (Tarifkilometer für die Station Gera.) Mit sofortiger Giltigkeit finden die im Verkehre zwischen den Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau (Bezirk Breslau) und Station Gera (Reuss), Preussische und Sächsische Staatsbahn, festgesetzten Tarifkilometer auch auf Station Gera (Reuss), Weimar-Geraer Bahnhof, Anwendung. Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Mit Wirksamkeit vom 15. März ist für die Beförderung nachgenannter Düngemittel, als: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk). Gaskalk und Wollstaub, bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein Ausnahmetarif in Kraft getreten. Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger (Kilometertafel I und II) des Thüringisch-Bayerischen Gütertarifs angegebenen Entfernungen zu den Frachtsätzen des für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatsbahnen ab 1. März giltigen Düngemittel-Ausnahmetarifs a. Der Vicinalbahnzuschlag ist ausser Berechnung zu lassen, der Localbahnzuschlag dagegen einzurechnen, soweit derselbe nicht für die auf Seite 11 des Nachtrages VIII des Tarifes bezeichneten Localbahnstationen aufgehoben ist.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Ausnahmetarif für Dünger etc.) Der mit Wirksamkeit vom 15. März im Thüringisch-Bayerischen Güterverkehre zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Dünger (Mist- und Abtrittsdünger), Converterschlacken etc. etc. hat vom gleichen Zeitpunkte an auch im Berlin-Bayerischen Güterverkehr Anwendung zu finden. Der Frachtberechnung sind die Kilometerentfernungen des vorbezeichneten Tarifes zu Grunde zu legen.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). (Beginn der Wirksamkeit der für gewisse Grenzstationen giltigen Bestimmungen.) Die Bestimmungen, betreffend die Abfertigung von Sendungen nach und von den Grenzpunkten bei Alt-Münsterol, Amanweiler, Deutsch-Avricourt, Chambrey, Fentsch und Novéant auf Seite 13 des Nachtrages I vom 1. März 1894 treten erst am 1. Mai 1894 in Kraft. Bis dahin gelten die auf Seite 13 des Haupttarifes enthaltenen Bestimmungen. Auf Seite 3 dieses Nachtrages ist unter den auf Luxemburgischem Gebiete gelegenen Stationen Oettingen-Rümelingen nachzutragen.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Die mit Wirksamkeit vom 1. März im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung gelangten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. etc. und Kalk etc. etc. zu Düngezwecken haben vom gleichen Zeitpunkte an auch im Ostpreussisch-Bayerischen Verkehr Anwendung zu finden. Der Frachtberechnung sind die Kilometerentfernungen des vorbezeichneten Tarifes zu Grunde zu legen.

Werrabahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Ausnahmetarif für Dünger etc.) Der mit Wirksamkeit vom 15. März im Thüringisch-Bayerischen Güterverkehr zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken etc. etc. hat vom 20. März an auch im Werrabahn-Bayerischen Güterverkehr Anwendung zu finden. Der Frachtberechnung sind die Kilometerentfernungen des vorbezeichneten Tarifes unter Berücksichtigung der im Tarif besonders ausgeworfenen Kilometerzuschläge zu Grunde zu legen.

Königl. Bayerische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893.) Zur Vermeidung von nachträglichen Frachterhebungen durch die Revisionsbehörde wird daranf aufmerksam gemacht, dass die ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel vom 1. Mai 1893 auf den Artikel „Futtergerste (Gerstenabfall)“ nicht angewendet werden können. Der erwähnte Artikel ist normal zu tarifiren.

Bayerisch-Belgischer Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Aufnahme der Station Pannenhuys der Belgischen Staatsbahn.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Pannenhuys der Belgischen Staatsbahn mit den bestehenden Frachtsätzen für Brüssel (Quest) in den vorbezeichneten Holztarif aufgenommen.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Tarifirung des Artikels Schreibkreide.) Vom 10. März ab wird Schreibkreide zu den Sätzen des Ausnahmetarifes III für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren befördert.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit N.O.B. und weiter) vom 10. September 1885. (Aufhebung desselben.) Mit Wirksamkeit ab 1. Mai 1894 tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif ausser Kraft. Die Einführung neuer Frachtsätze wird besonders bekanntgegeben werden.

Bayerisch-Schweizerischer Holz-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B. und weiter) vom 1. April 1884. (Aufhebung desselben.) Mit Wirksamkeit ab 1. Mai 1894 tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III ausser Kraft. Ueber die Einführung neuer Frachtsätze wird besondere Bekanntmachung erfolgen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. September 1891. (Aufhebung desselben.) Mit Wirksamkeit ab 1. Mai 1894 tritt das vorbezeichnete Tarifheft in seinem ganzen Umfange, sammt den Nachträgen I und II ausser Kraft. Ueber die Einführung neuer Frachtsätze erfolgt besonderes Ausschreiben. Der ab 1. Juli 1892 giltige Anhang, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr Werrabahn—N.O.B., bleibt bis auf Weiteres noch in Kraft.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Holztarif für die Station Eisenstein.) Mit Wirksamkeit vom 20. März wurde der Ausnahmetarif 2 für Holz, Abtheilung A, Seite 155 des Tarifes, wie folgt, ergänzt: Eisenstein—Langenberg a. Elster: 1·09 Mk. für 100 kg.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:

Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:

für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2

für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
641	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes		kr. ö. W. a) b)	kr. ö. W. a) b)	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen; ferner bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen und müssen bis längstens Ende Jänner 1896 vorgelegt werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Krupa	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen				46·7	49·7	44·8 47·8	1·9 1·9			
				Rakonitz (B.E.B.)					51·9	54·9	49·9 52·9	2·0 2·0			
				Saaz (B.E.B. u. k.k.St.B.)					31·5	32·5	29·5 30·5	2·0 2·0			
				Chlumčan					28·5	29·5	26·5 27·5	2·0 2·0			
				Hawran					31·9	32·9	29·9 30·9	2·0 2·0			
				Hohentrebetitsch					36·5	37·5	34·5 35 5	2·0 2·0			
				Hospozin					43·5	44·5	41·5 42·5	2·0 2·			
				Kaschitz					33·5	34·5	31·5 32·5	2·0 2·0			
				Klobuk					33·5	34·5	31·5 32·5	2·0 2·0			
				Kriegern					37·5	38·5	35·5 36·5	2·0 2·0			
				Lann					28·5	29·5	26·5 27·5	2·0 2·0			
				Leneschitz					26·5	27·5	24·5 25·5	2·0 2·0			
				Perutz					33·5	34·5	31·5 32·5	2·0 2·0			
				Postelberg					26·5	27·5	24·5 25·5	2·0 2·0			
				Radonitz					44·6	45·6	42·6 43·6	2·0 2·0			
				Schlan					37·5	38·5	35·5 36·5	2·0 2·0			
				Zlonitz					35·5	36·5	33·5 34·5	2·0 2·0			
				Krupa	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. 2. 90 Percent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen				46·7	49·7	40·3 43·3	6·4	6·4			
				Rakonitz (B.E.B.)					51·9	54·9	45·4 48·4	6·5	6·5			
				Saaz (B.E.B. u. k.k.St.B.)					31·5	32·5	23·0 26·0	8·5	6·5			
				Chlumčan					28·5	29·5	21·0 24·0	7·5	5·5			
				Hawran					31·9	32·9	24·0 27·0	7·9	5·9			
				Hohentrebetitsch					36·5	37·5	28·0 31·0	8·5	6·5			
				Hospozin					43·5	44·5	35·0 38·0	8·5	6·5			
				Kaschitz					33·5	34·5	25·0 28·0	8·5	6·5			
				Klobuk					33·5	34·5	25·0 28·0	8·5	6·5			
				Kriegern					37·5	38·5	28·0 31·0	9·5	7·5			
				Lann					28·5	29·5	21·0 24·0	7·5	5·5			
				Leneschitz					26·5	27·5	19·0 22·0	7·5	5·5			
				Perutz					33·5	34·5	25·0 28·0	8·5	6·5			
				Postelberg					26·5	27·5	19·0 22·0	7·5	5·5			
				Radonitz					44·6	45·6	36·1 39·1	8·5	6·5			
				Schlan					37·5	38·5	28·0 31·0	9·5	7·5			
				Zlonitz					35·5	36·5	27·0 30·0	8·5	6·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
642	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Suiatyn-Załucze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlen-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892	73·3 kr.	71·1 kr.	2·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ist an dieser Frachtbegünstigung nicht betheiligt
643	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswiecim transito (für Friedrichshütte)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1894 bis 31. März 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	17·0 kr.	1·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				b) Hruschau					18·1	15·1	3·0			
				c) Oderberg, transito für Sendungen von Karwin)					17·2	11·6	5·6			
				d) Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz)					17·4	10·1	7·3			

Fortlaufende Nr.	644	645	646	647
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der		K. k. Staatsbahnen	Reichenau a. K.—Solnitzer Localbahn	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Coaks	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Maner- und Dachziegel, Steine, Sand und Kalk	Holz des Ausnahmetarifes 3
für die Transportstrecke von	a) Hrnschau b) Oderberg transito (für Sendungen von Karwin) c) Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz)	Würbenthal	Maner- und Dachziegel	Mähr.-Budwitz Oe.N.W.B. Tropau M.Schl.C.B. Tropau K.F.N.B.
für die Transportstrecke nach	Oswiecim transito (für Königshütte)	Allen Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn	Adlerkosteletz	Oberleschen Hirschberg i. Schl. Oberleschen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Aufgabe von 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen von dem an der angeführten Station gelegenen Mühlen-Etablissement stammen und diese im Frachtbriefe als Aufgeber erscheinen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Die Frachtzahlung erfolgt unter Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
	Vom 1. April 1894 bis 31. März 1895	Bis 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis längstens Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Mährisch-schlesischer Nachbar-Verkehr vom 1. Juli 1893	Gebührentarif der Reichenau a. K. — Solnitzer Localbahn	Localtarif d. Oe.N.W.B. u. S.N.D.V. (Nachtrag I/A. vom 1. Jänner 1894)
Frachtsatz per 100 kg	17·4 — 17·2 — 18·1 Kreuzer	Verschieden	18 — 16 — 21 Heller	4·8 Kreuzer
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	10·6 — 12·8 — 16·3	Von 1—50 Kilometer 0·28 kr. „ 51—100 „ 0·24 kr. „ 101—130 „ 0·22 kr. pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer plus 4 kr. Manipulations-Gebühr	9 — 11 — 15	3·4
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	6·8 — 4·4 — 1·8	Verschieden	9 — 5 — 6	1·4
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Gegen Vorlage der von dem Mühlen-Etablissement als Aufgeber erscheinenden Duplicat-Frachtbriefen, welche spätestens Ende Februar 1895 einzureichen sind		
Besondere Bemerkungen			Diese Frachtsätze gelten nur für Transporte, welche an die Firma „H. Stiassny's Söhne“ in Reichenau a. K. adressirt und für den Bau der neuen Fabrik in Reichenau a. K. bestimmt sind	Bestehen keine directen Sätze.“ In Pfennig: A. 125 — 100 — 112; B. 106 — 71 — 79

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
648	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Doppeltschwefligsaures Natron	Lindau transit	Granica trans. und Szczakowa trans.	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit der Bestimmung nach Stationen der in der Kundmachung, Verordnungs-Bl. Nr. 122 vom 21. October 1893, Seite 1923, fortlaufende Nr. 884, aufgeführten russischen Eisenbahnen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Güterverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits	Besteht kein Verband-Frachtsatz	158·7 kr.		Im Kartirungswege		
649	Südbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Reifnigg-Fresen Wuchern-Mahrenberg	Mürzzuschlag	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	80 82	Heller 74 76	6 6	Im Kartirungswege		
650	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Bastaji Daruvár Koncanica-Zdenci	Klagenfurt trs., für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling	Nachweisung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen während der Begünstigungsdauer Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1894	Bestehende ermässigte Kartirungs-Frachtsätze	61·8 64·7 64·7	Krenzer ö. W. inclus. ungar. Steuer 57 57 57	4·8 7·7 7·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
651	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Pitch-pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest S. B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Entladung der Sendungen durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2, für den Verkehr mit Triest vom 25. Mai 1891 sammt Nachträgen	Arad Budapest-dunap. t. p. u., föv. közraktarak u. Joszefváros Budapest-Lipótváros und nyugoti p. u. Győr Kőbánya-alsó p.u. felső p. u. und hizlalda Miskolcz Orsova Palota Pécs Rákos Szeged Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros	209 158 163 163 158 205 235 164 156 161 185 206 204	kr. ö. W. incl. Mgb. u. Steuer 146 110 115 115 110 144 162 116 105·8 113 131 144 143	kr. ö. W. 63 48 48 48 48 61 73 48 50·2 48 54 62 61	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication unter der fortlaufenden Nr. 573 auf Seite 501 der Nr. 27 dieses Blattes vom 8. März l. J. ergänzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
652	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgut, Stückgüter und Wagenladungsgüter	Falkenau a/d. Eger oder vice versa	Kratzau oder vice versa	Aufrechthaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 5	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W. Noten

Zwischen Falkenau a/d. Eger	Eilgut	Stückgut-Classe I	Stückgut-Classe II	Wagenladungs-Classe A¹	Wagenladungs-Classe B	Wagenladungs-Classe C¹	Wagenladungs-Classe C²	Specialtarife A²	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III
und Kratzau	403·6	170·6	141·4	104·8	100·3	129·8	121·3	99·5	97·4	79·3	57·4

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 24. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 29. März 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 16. März 1894, Z. 10.535 *), betreffend die Uebertragung der Concessionen für die Localbahnen von Wien nach Wiener-Neudorf und von dort nach Guntramsdorf an die Wiener Localbahn-Gesellschaft.

Nachdem der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen die von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 10. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 45, erbaute und in Betrieb gesetzte Localbahn von Wien nach Wiener-Neudorf von der letztgenannten Gesellschaft erworben und weiters die Ausführung der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 29. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1887, bildenden Localbahn von Wiener-Neudorf nach Guntramsdorf an Stelle der eben genannten Gesellschaft übernommen hat, so sind in Gemässheit der Allerhöchsten Entschliessung vom 23. Februar 1894 die der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft bezüglich der bezeichneten Localbahnen erwachsenen concessionsmässigen Rechte und Pflichten an die Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen übertragen und aus diesem Anlasse die Bestimmungen der obigen Concessionen den geänderten Verhältnissen entsprechend festgestellt worden, wie folgt:

I.

Die Theilstrecke der Localbahn Wien—Neudorf von der ursprünglichen Anfangstation nächst der Steinbauergasse bis zum Bahnhofe in Meidling hat fortan einen integrirenden Bestandtheil der der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft concessionirten Pferdebahn vom Opernring bis zur Steinbauergasse zu bilden und treten daher bezüglich dieser Strecke die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 10. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 45, ausser Kraft.

II.

Auf die weitere Strecke vom Meidlinger Bahnhofe bis Neudorf, sowie auf die Strecke von der neuangelegten Anfangstation nächst der Matzleinsdorfer Linie bis zum Meidlinger Bahnhofe haben die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 10. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 45, mit den nachstehenden Abänderungen Anwendung zu finden.

1. An Stelle der Bestimmungen der §§ 8, 10, 11, 12 und 14 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 10. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 45, haben fortan die nachfolgenden Anordnungen zu gelten:

§ 8.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Sollten nach vollständiger Verwendung des genehmigten Anlagecapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

*) Enthalten in dem am 22. März 1894 ausgegebenen XVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 51.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Der Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung Prioritäts-Obligationen, welche nur auf österreichische, resp. Kronenwährung lauten dürfen und deren Formulare und Tilgungsplan der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegen, insolange und insoweit auszugeben, als deren Verzinsung und Tilgung nach den vom Handelsministerium zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

§ 10.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden.

Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Gesellschaft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn bindende Kraft.

Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Gesellschaft in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Gesellschaft nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters der concessionirten Bahn und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 11.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom 10. März 1885 an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen fünf Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen drei Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1900 erfolgen und der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung der Hälfte des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung der Hälfte dieses Actiencapitales innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Sollte die Einlösung nach Ablauf des Jahres 1900 erfolgen und der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Jahresreinertrag nicht wenigstens einen Betrag erreichen, welcher zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten effectiven Anlagecapitales und zur Tilgung desselben innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der dieser Annuität gleichkommende Betrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

4. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Gesellschaft während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insoferne einer der im Absatze 2 oder 3 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das weitere Actiencapital, resp. effective Anlagecapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausgezahlt wird.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zuzüglich des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 4 ausser den zur planmässigen

Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden. Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Gesellschaft zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Der von der Staatsverwaltung bei der Gesellschaft bestellte Commissär hat auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Gesellschaft im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung der Amtslocalitäten wird die Gesellschaft enthoben.

2. In Ergänznng der Bestimmungen in der Abtheilung II (Betrieb) der für die Localbahn Wien—Wiener-Neudorf aufgestellten Concessions-Bedingnisse wird Nachstehendes festgesetzt:

a) Dem k. k. Handelsministerium bleibt vorbehalten, die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

b) Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

c) Die Regelung der Personen- und Frachtentarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

III.

Auf die Localbahn von Wiener-Neudorf nach Guntramsdorf haben die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 29. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1887, mit nachstehenden Abänderungen Anwendung zu finden:

1. An Stelle der Bestimmungen der §§ 2, 3 und 5 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 29. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1887, haben fortan die nachfolgenden Anordnungen zu gelten:

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Bahn binnen einem Jahre, vom Tage der gegenwärtigen Kundmachung an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen bis 10. März 1975 bemessenen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft durch den Erlag einer angemessenen Caution Sicherheit zu leisten.

§ 5.

Im Uebrigen ist die im § 1 genannte Eisenbahn als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Concessions-Urkunde vom 10. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 45, bildenden Localbahn-Unternehmens anzusehen, und haben auf dieselbe die Bestimmungen der §§ 2, 4, 7, 9, 13, 15 der oberwähnten Concessions-Urkunde in der ursprünglichen, die Bestimmungen der §§ 8, 10, 12 und 14 in der nach Artikel II, Z. 1, der gegenwärtigen Kundmachung abgeänderten Fassung sinngemäss Anwendung zu finden.

2. Hinsichtlich des Betriebes haben die laut Artikel II, Z. 2, der gegenwärtigen Kundmachung für die Localbahn Wien—Wiener-Neudorf festgesetzten Ergänzungen der Concessions-Bedingnisse auch für die Localbahn Wiener-Neudorf—Guntramsdorf zu gelten.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Aigen-Schlägl der Mühlkreisbahn über Schwarzenberg bis zur Station Oberplan oder bis zu einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Budweis-Salnau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Emil Pogorelec, Ingenieur in Linz, im Vereine mit P. Maximilian Holzinger, Prior des Prämonstratenser-Stiftes Schlägl, und Carl Belohoubek, Director der Glasfabrik in Josefsthal, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Aigen-Schlägl der Mühlkreisbahn über Schwarzenberg bis zur Station Oberplan oder bis zu einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Budweis-Salnau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. März 1894. Z. 61.146 ex 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo, Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metkovič zum Anschlusse an die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Radoslav Kvekvič, Reichsrathsabgeordneter und Advocat in Cattaro im Vereine mit Marco Ballovich, Luca Tripcovich, Jefto Gojković und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo, Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metkovič zum Anschlusse an die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. März 1894. Z. 8971.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 42. Sitzung des Herrenhauses vom 19. März erstattete Freiherr von Czedik im Namen der Budgetcommission Bericht über die Regierungsvorlage, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden, und beantragt, dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Form die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Dr. Freiherr von Sochor erklärt, dass es sich bei der Durchführung der Wiener Verkehrsanlagen in erster Linie darum handle, die Anlagen und den Betrieb in einer Weise durchzuführen, dass sie dem Bedürfnisse des Vollverkehres entsprechen. Die technischen Schwierigkeiten, welche zu überwinden seien, können nicht gering genannt werden, denn es müsste eine Reihe von Objecten mit Tunnels unterfahren werden. Nun sei in dem vorliegenden Projecte die minimale Lichthöhe der Tunnels mit 4·4 Meter angenommen. Diese Lichthöhe der Tunnels würde dem Bedürfnisse des Vollverkehres kaum entsprechen, wenn man bedenke, dass die in den Tunnels sich sammelnden Gase, welche ohnehin dem Personenverkehre in den Tunnels lästig fallen, eines entsprechenden Abzuges bedürfen, was bei der Lichthöhe von 4·4 Meter nicht entsprechend der Fall sein dürfte. Es müsse mit einem Worte für eine dem Vollverkehre gewachsene Ventilirung der Tunnels vorgesorgt werden. Redner beantragt die Annahme folgender Resolution:

„Das hohe Haus spricht den Wunsch und die Erwartung aus, dass die in Rede stehenden Eisenbahnanlagen, um den sicheren Uebergang normaler Betriebsmittel zu ermöglichen, den Bedürfnissen des Vollverkehres entsprechend und insbesondere, dass deren Kunstbauten durchwegs in lichter Höhe von 4·8 Meter ausgeführt werden."

FZM. Freiherr von Beck betont, dass die Verkehrsanlagen in Wien auch in militärischer Beziehung von hoher Wesenheit sind. Mit Rücksicht auf die grossen Summen, welche für die Ausführung dieser Anlagen votirt werden, müsse gefordert werden, dass die Verkehrsanlagen auch den grossen Aufgaben entsprechen, deren Erfüllung ihnen zufällt. Zu diesen Aufgaben gehören die Besorgung der Militärtransporte. Die Erfüllung dieser Aufgaben würde aber vollständig in Frage gestellt werden, wenn die Verkehrsanlagen nicht in jenem Style und Charakter ausgebaut würden, wie sie von dem Vollverkehre in Anspruch genommen werden und wie sie der Herr Vorredner charakterisirt habe. Es wäre eine sehr missliche Sache, wenn Militärzüge bei einer Mobilisirung auf den Linien der Wiener Verkehrsanlagen nicht in derselben Zusammensetzung verkehren könnten, wie sie auf den anderen Bahnhöfen anlangen oder auf die Geleise derselben von den Stadtbahnlinien übergehen sollen. Eine vollständige Umladung wäre in militärischem Interesse geradezu unstatthaft. Daher sei es von der höchsten Wichtigkeit, dass Militärzüge in ihrer ursprünglichen Zusammensetzung auch auf den neu projectirten Bahnen verkehren können. Wenn bei 20 Millionen für diese Bahnen votirt werden sollen, so sei es eine minimale Forderung, dass dieser Bedingung entsprochen werde. Von diesem Gesichtspunkte aus ersuche er, der Resolution des Freiherrn von Sochor zuzustimmen.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Die vorgeschlagene Resolution drückt den Wunsch und die Erwartung aus, dass die Profile des Tunnels von 4·4 auf 4·8 Meter erhöht werden, um diese Linien, welche als Localbahnen gedacht worden sind, vollständig als Vollbahnen ausnützen zu können.

Die Regierung theilt diesen Wunsch vollkommen und wird bemüht sein, ihn zur Durchführung zu bringen. Die Erwartung in dieser Richtung auszusprechen, halte ich aber für nicht vollständig berechtigt. Die Regierung soll mit dem Capital, mit dem die Localbahn mit niederem Profil projectirt ist, eine Bahn mit Normalprofil bauen und nebstbei das Profil des Tunnels bei den Untergrundbahnen erhöhen. Das würde naturgemäss grössere Kosten fordern. Nachdem wir aber in diesen Kosten beschränkt sind, müsste die Regierung in der Lage sein, durch ihre Organe viel billiger zu hauen, als es bisher projectirt war.

Ueber die Schwierigkeit solcher Veränderungen der Pläne möchte ich den Herren nur einige Anhaltspunkte bieten. Dort, wo es sich nur um einen Tunnel, der eventuell nicht sehr gross ist, oder um einige Durchfahrten handelt, mag die Differenz zwischen 4·4 und 4·8 nicht so bedeutend sein. Wo es sich aber um eine Untergrundbahn handelt, die als Untergrundbahn neben der Wien laufen soll, und wo das Niveau der Strassen ein feststehendes ist, muss der Bau längs der ganzen Linie um dieses Stück erhöht werden und muss die Bahn um denselben Percentsatz vertieft werden. Nachdem sie nun wieder an bestimmten Punkten aufzusteigen hat, ist die Frage der Steigung eine solche, welche auch den Betrieb der Bahn erschwert.

Das Durchfahren der Züge an und für sich würde, nachdem das Normalprofil jedenfalls hergestellt wird, gar kein Hinderniss bieten, und von einem Umladen würde also auch bei Personen- und Militärzügen keine Rede sein.

Der Herr Minister führt sodann aus, dass die Erhöhung des Profils nur durch die grösseren Locomotiven nothwendig gemacht würde. Allerdings ist es keine Frage, dass es zweckmässiger wäre, den ganzen Zug sammt seiner Locomotive durch die Untergrundbahn rollen zu lassen und nicht eine kleinere

Locomotive vorspannen zu müssen. Dieser Umstand werde von der Regierung vollständig gewürdigt, und dieselbe habe auch den Wunsch, die Untergrundbahn so zu bauen, dass der Zug, wie er ist, mit der grösseren Locomotive durch sie fahren kann. Die Sache ist aber nicht so einfach, weil es sich um die ganze Untergrundlinie und um die Steigung handelt.

Geldopfer werden in Folge dieser Vorlage in gewissem Sinne nicht verlangt.

Die im Gesetze vom Jahre 1892 bereits ziffermässig festgestellten Summen hätten nur zu entfallen gehabt, wenn die Localbahnen an ein Privatunternehmen hätten vergeben werden können. Dieses Privatunternehmen hat sich nicht gefunden, und die Regierung war nur in der Lage, entweder den Bau an eine Privatgesellschaft zu vergeben und die Zinsen und Amortisation zu garantiren, oder sie selbst in Betrieb zu nehmen. Letzteres war deshalb vortheilhafter, weil wir einestheils bei der Capitalsvergebung eine namhafte Ersparniss gemacht, also einen Mehrertrag aus dem aufgelegten Anlehen erzielt haben, und weil es uns zweitens möglich wird, eventuell durch billigeren Bau die Localbahnen in Normalbahnen zu verwandeln. Ich wiederhole es, erklärt der Herr Minister zum Schlusse, dass unser Bestreben danach gerichtet sein wird und dass die Regierung die ausgesprochenen Wünsche vollkommen beherzigen wird, dass ich aber nicht glaube, dass man Anspruch hat, die Durchführung auch des Normalprofils ohne Weiteres von der Regierung auf Grund derselben Ziffern erwarten zu können.

Referent Freiherr von Czedik erklärt sich für seine Person mit dem Resolutions-Antrage des Dr. Freiherrn von Sochor einverstanden. Nachdem durch die Ausführungen der beiden in Berathung stehenden Linien, welche früher als Localbahnen gedacht waren, als Vollbahnen sich selbstverständlich die Kosten erhöhen, habe die Budgetcommission in ernster Würdigung der Situation die Regierung beinahe eingeladen, die etwa nothwendigen Ueberschreitungen nicht zu scheuen. In Consequenz dieser ausserordentlichen Stellungnahme der Budgetcommission ersucht Referent, obgleich eine Berathung des Resolutions-Antrages in der Commission nicht mehr möglich war, denselben möglichst einstimmig anzunehmen.

Das Gesetz wird hierauf in zweiter und dritter Lesung angenommen und gelangt auch der Resolutions-Antrag des Dr. Freiherrn von Sochor mit grosser Majorität zur Annahme.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Neumarkt-Kallham über Penerbach nach Waizenkirchen. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes des Grafen Hans Taxis und Consorten für eine normalspurige Localbahn von Neumarkt-Kallham über Penerbach nach Waizenkirchen für den 28. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4813.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Mauerwerkspläne.) Die Detailprojecte sammt den Mauerwerksplänen für die Brücken über den Murfluss bei km 9·947, 48·945 und 63·775, ferner jene über den Lamprechter Bach bei km 10·745 der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Manterndorf wurden genehmigt. [28. Februar, Z. 10.687.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Herstellung einer Strasse und Abänderung der Einfriedungen in der Station Mattarello.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für Herstellung einer Strasse und Abänderung der Einfriedung in der Station Mattarello zur Ausführung genehmigt. [26. Februar, Z. 10.379.]

— (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Kabelhauses in der Station Triest und einer unterirdischen Leitung zum dortigen neuen Postgebäude.) In der Station Triest gelangt ein Kabelhaus nebst unterirdischer Leitung zum dortigen neuen Postgebäude zur Ausführung. [26. Februar, Z. 10.197.]

— (Linie Leoben—Vordernberg: Schrankenumstaltung in der Station St. Peter-Freienstein.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde die Umwandlung des in km 5·2/3 der Linie Leoben-Vordernberg befindlichen Handschrankens in einen Zugschranken genehmigt. [21. Februar, Z. 9276.]

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Projectirte Schleppbahn von der Station Monfalcone zum Hafen von Rosega. Trassenrückung in km 0·0—0·9.) In Folge der Erweiterung der Station Monfalcone hat sich die Nothwendigkeit einer Trassenrückung in der Strecke km 0·0—0·9 der projectirten Schleppbahn Monfalcone—Porto Rosega ergeben. [26. Februar, Z. 8558.]

— (Schleppbahn von der Station Monfalcone zum Hafen von Rosega; Unterbaupläne.) Die Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Schleppbahn von der Station Monfalcone zum Hafen Rosega, umfassend:

1. Den gewölbten Durchlass 1·5 m weit in km 0·6958;
2. den Syphon 0·8 m weit in km 0·804 und 0·873;
3. die offenen Durchlässe 1·0 m weit in km 0·9915, 1·2275, 1·3835, 1·591; 1·5 m weit in km 1·9415 und 1·2 m weit in km 2·255 wurden zur Ausführung genehmigt.

[21. Februar, Z. 9308.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beförderung von Materialzügen zwischen Branowitz und Brünn mit verkehrt gestellter Maschine.) Anlässlich des Umbanes der Station Brünn wird das zur Anschüttung daselbst benöthigte Erdmateriale täglich mit Materialzügen von Branowitz herbeigeführt. Nachdem nun in der letzteren Station eine Locomotiv-Drehscheibe nicht besteht und das Umdrehen einer Locomotive auf der daselbst vorhandenen Wagen-Drehscheibe mit Schwierigkeiten verbunden und in dem zur Verfügung stehenden Zeitraume nicht zu bewerkstelligen ist, so hat die k. k. General-Inspection gestattet, die zwischen Branowitz und Brünn verkehrenden Materialzüge unter Einhaltung der in der Instruction für den Verkehr der Züge vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen mit an der Spitze des Zuges verkehrt gestellter Maschine (Tender voran) zu befördern. Diese Sicherheitsmassnahmen bestehen darin, dass bei solchen Fahrten die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht unterfahren werden darf, und dass auf dem vorausgehenden Tender ein Zugbegleiter postirt werden muss, dem die Beobachtung der Bahn und der Signale auf der zu befahrenden Strecke obliegt. [8. März, G.-I.-Z. 3545.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Ertheilung von Prämien für die rechtzeitige Entdeckung von Gebrechen an Locomotiven oder Wagen.) Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft hat zur Erhöhung des Eifers beim Aufsuchen der an den Locomotiven oder Wagen vorkommenden betriebsgefährlichen Gebrechen, wenn diese im Betriebe oder während der Reparatur in der Werkstätte rechtzeitig entdeckt werden, folgende Prämien festgesetzt: Bei Locomotiven für den Anbruch einer Locomotivachse 5 fl., für den Anbruch einer Locomotivkurbel 3 fl., eines Kuppelzapfens 1 fl., einer Leit- oder Kuppelstange 2 fl., einer Bremszugstange 1 fl., einer Zugvorrichtung 1 fl. und für den Bruch eines Locomotivtyres 2 fl.; weiters bei Wagen für den Anbruch einer Wagenachse 3 fl., für den Bruch eines Wagentyres im Dampfbetriebe 2 fl., im Pferdebetrieb 1 fl., für den Anbruch einer Zugvorrichtung im Dampfbetriebe 1 fl. und für den Anbruch einer Bremszugstange oder eines Kettengliedes 1 fl. [G.-I.-Z. 4451.]

Verkehrsstörungen, bezw. Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

In der Strecke Klostergrab—Moldau wurde der Güterzugsverkehr am 19. März zum Theile wieder aufgenommen, der Gesammtverkehr jedoch erst am Dienstag den 20. März früh wieder activirt.

Am 21. März fand um 7 Uhr Abends in der Strecke Flirsch—Strengen ein Felsabsturz statt, welcher die Bahn unfahrbar machte. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wurde durch Umsteigen, resp. Uebertragen mit thunlichster Benützung der Reichsstrasse aufrecht erhalten. Nach Behebung des Hindernisses wurde der Verkehr am 22. März mit Zug 313 wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn:

Auf der Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha ist der Verkehr am 21. März wieder eröffnet worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Jänner.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Jänner ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.048·80 km, Folgendes: Im Monate Jänner betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 20,789.405 Mark oder 2,174.855 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 577 Mk. oder 10·30 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 66,135.940 Mk. oder 3,539.251 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1743 Mk. oder 4·31 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Jänner betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 241,480.438 Mark oder 10,625.502 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8045 Mk. oder 3·35 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 609,325.565 Mk. oder 29,679.856 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19.939 Mk. oder 3·84 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 3,831.181 Mk. oder 381.551 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 541 Mk. oder 9·74 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 9,262.293 Mk. oder 748.837 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1294 Mk. oder 7·56 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

— (Fristerstreckung zur Herstellung der Zweigbahn Quickborn—Himmelmoor.) Die Frist, welche der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn-Gesellschaft in der Concession vom 27. April 1883 für die Herstellung der Zweigbahn von Quickborn nach dem Himmelmoor gesetzt ist, ist bis zum 9. Juli 1899 verlängert worden.

— (Aufhebnng von Rundreisekarten.) Vom 1. Mai an werden die Rundreisekarten ab Cöln:

a) im Deutsch-Französischen Verkehr, Tour IV, zum Besuche der Rheinnfer, Belgiens und Frankreichs,

b) im Deutsch-Niederländisch-Belgisch-Französischen Rundreiseverkehr, Tour III und IV,

wegen ungenügender Nachfrage nicht mehr verausgabt.

Baden. (Annahme von Gütern mit ungenügender Adress-Angabe.) Die Dienststellen der Badischen Staatseisenbahnen sind darauf aufmerksam gemacht worden, dass in denjenigen Fällen, in denen in der Frachtbrief-Adresse der Vorname oder Stand des Adressaten, oder die Wohnungsangabe fehlt, der Auflieferer zunächst auf diesen Mangel unter Hinweis auf die Nachtheile, die sich hieraus für die rasche Zustellung des Gutes leicht ergeben können, aufmerksam zu machen, wenn er aber gleichwohl auf der Absendung des Gutes mit der mangelhaften Adresse besteht, diesem Verlangen zu entsprechen ist. Eine Zurückweisung des Gutes lediglich wegen eines Mangels der Angabe des Vornamens, des Standes oder der Wohnung darf nicht stattfinden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 3.]

Dänemark. (Beitritt zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.) Der Antrag der Regierung von Dänemark, dieselbe zum Beitritt zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu ermächtigen, ist am 19. Februar in dritter Lesung vom Folketing und am 2. März vom Landsting angenommen worden. Das diesbezügliche Gesetz, für welches noch die Prüfung des Staatsrathes vorbehalten ist, lautet kurz: „Die Regierung ist ermächtigt, dem am 14. October 1890 zu Bern abgeschlossenen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr beizutreten."

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 3.]

Italien. (Eisenbahn Bari-Locorotondo.) Der Provinzial-Ausschnss von Bari hat das Uebereinkommen in Ansehung des Baues und Betriebes der Eisenbahn Bari-Locorotondo genehmigt. Das Haus Armstrong in London stellt das erforderliche Capital von 10 Millionen znr Verfügung.

— (Eisenbahn Bellano-Colico.) Am 7. Februar fand der Durchstich des Legnoncino-Tunnels statt. Mit diesem Ereignisse erscheint der Bau der Linie Bellano—Colico beendet und dürfte die Eröffnung derselben demnächst stattfinden.

— (Römische Secundärbahnen.) Der „Economista d'Italia" bringt die Nachricht, dass die Römischen Secnndärbahnen (Ferrovie Secondarie Romane) beim Tribunale um ein Moratorium angesucht habe; dies ist jedoch, wie der „Monitore delle Strade ferrate" versichert, unrichtig. Die Römischen Secundärbahnen sind dnrch das Moratorium der Banca Generale, mit welcher sie in Verbindung standen, in Mitleidenschaft gezogen, es ist jedoch vom Verwaltungsrathe keinerlei Beschluss gefasst worden.

— (Verbot des Transportes von Waffen und Munition in die dem Belagerungszustand unterstellten Provinzen in Italien.) Die italienische Regierung hat für die Dauer des Belagerungsznstandes in den Provinzen Siciliens und Massa-Carrara den Eisenbahnen die Annahme von Waffen nnd Munition nach Stationen der genannten Provinzen untersagt.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 3.]

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn). Der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn war am 31. December 1893 folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungeknppelten Rädern . . .	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern . .	418	—	418
Mit sechs gekuppelten Rädern .	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern .	111	—	111
Tender-Locomotiven für Secundärlinien			
Mit sechs gekuppelten Rädern .	83	—	83
Verschiebemaschinen	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
zusammen . . .	1.105	—	1.105
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	60	—	60
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemischte I. und II. Classe . .	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte II. und III. Cl. . . .	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Postwagen	73	—	73
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte I. und II. Classe . .	25	—	25
Wagen III. Classe	168	—	168
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	6	—	6
zusammen . . .	3.168	—	3.168
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	665	—	665
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Wagen für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte für Frachten und Vieh	11.522	—	11.522
Offene, hochbordige	4.208	—	4.208
„ niederbordige	3.749	—	3.749
Cisternenwagen für Wasser, Wein und Petroleum	261	—	261
Schotter- nnd Plattformwagen .	508	—	508
Rettungswagen	40	—	40
Tunnelwagen	4	—	4
Schneepflüge	27	—	27
Krahnwagen	43	—	43
zusammen . . .	20.575	—	20.575

— (Neue Instruction für den Frachtentransport im Falle von Verkehrsstörungen.) Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Bahn haben den Entwurf einer Instruction für den Frachtentransport im Falle von Verkehrsstörungen dem kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materiales der Mittelmeerbahn war am Jänner 1894 folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	504	6	510
Mit sechs gekuppelten Rädern	472	11	483
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tender-Locomotiven: für den Zugsdienst			
Mit 4 gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit 6 gekuppelten Rädern	16	—	16
Verschiebemaschinen	13	—	13
zusammen	1.297	17	1.314
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	491	—	491
Wagen II. Classe	735	—	735
Gemischte I. und II. Classe	450	6	456
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.643	14	1.657
Gemischte II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postwagen	48	—	48
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	49	4	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
zusammen	3.777	24	3.801
III. Gepäckswagen			
Gewöhnliche	937	5	942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	—	85
Für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte für Frachten	3.100	30	3.130
„ „ Frachten und Vieh	9.335	—	9.335
Offene, hochbordige	5.664	59	5.723
„ niederbordige	2.557	—	2.557
Zerlegbare	694	—	694
Bordlose	27	—	27
Cisternenwagen für Wasser	185	—	185
Für Säuren	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gasreservoirs	12	—	12
Schneepflüge	55	—	55
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	44	—	44
Diverse	53	—	53
zusammen	22.284	89	22.373

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 31. December 1893 folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	35	—	35
Mit sechs gekuppelten Rädern	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern	8	5	13
Tender-Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern	12	—	12
Verschieb-Locomotiven	8	—	8
zusammen	136	5	141
II. Personenwagen			
Salon- und Breakwagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte Wagen I. und II. Cl.	90	—	90
Wagen III. Classe	196	—	196
Gemischte Wagen II. und III. Cl.	10	—	10
Gemischte Wagen I., II. u. III. Cl.	10	—	10
Gemischte Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	10	—	10
zusammen	406	—	406
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	48	—	48
Gemischte mit Post	12	—	12
Gemischte mit Postabtheilung und Abort	10	—	10
zusammen	70	—	70
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Gedeckte Wagen für Frachten und Vieh	1.074	—	1.074
Offene hochbordige Frachtwagen	212	—	212
Offene niederbordige Frachtwagen	336	—	336
Offene niederbordige Frachtwagen mit zerlegbarem Bord	29	—	29
Cisternenwagen	15	—	15
Schotterwagen	6	—	6
Krahnwagen	2	—	2
Tabularwagen, hochbordige, à 30 t	10	—	10
„ niederbordig, à 30 t	10	—	10
zusammen	1.703	—	1.703

Niederlande. (Organisation der Staatsaufsicht über die Niederländischen Eisenbahnen.) Es gibt in den Niederlanden vier Eisenbahn-Betriebsgesellschaften, welche daselbst ihren Sitz haben, nämlich I. die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht, II. die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft zu Amsterdam, III. die Niederländische Central-Eisenbahn-Gesellschaft zu Utrecht und IV. die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft zu Rotterdam, deren Linien unter die Bestimmungen des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr fallen. Die erstgenannte Gesellschaft ist nur Betriebsgesellschaft. Ihr Betrieb umfasst: 1. vom Staate hergestellte Eisenbahnen und 2. von Privatgesellschaften angelegte Eisenbahnen. Die Holländische Gesellschaft hat in Betrieb sowohl die von ihr selbst erbauten, als auch von dem Staate angelegte Eisenbahnen, sowie Eisenbahnen im Eigenthum von Privatgesellschaften. Der Betrieb dieser beiden Gesellschaften und ihr Verhältniss gegenüber dem niederländischen Staate ist geregelt durch den durch Gesetz vom 22. Juli 1890 genehmigten Vertrag, welchen jede dieser Gesellschaften mit dem Staate am 21. Jänner 1890 abgeschlossen hat. Diese beiden Verträge sind, was die Hauptbedingungen betrifft, gleichlautend; die darin vorkommenden Abweichungen haben ihren Grund in den speciellen Umständen der beiden Gesellschaften. Die unter III und IV genannten Eisenbahnen werden auf Grund von durch die Regierung ertheilten Concessionen betrieben. Die Betriebführung der unter I—IV genannten Bahnen liegt bei den Directionen der einzelnen Gesellschaften auf Grund der gemäss den Vorschriften des niederländischen Handelsgesetzbuches genehmigten Statuten derselben. Die Gesetze und allgemeinen Verordnungen über das Eisenbahnwesen sind folgende: 1. Gesetz über den Dienst und den Gebrauch der Eisenbahnen vom 9. April 1875 (Staatsblatt Nr. 67) mit den seither durch specielle Gesetze vom 31. December 1880 (Staatsblatt Nr. 258), vom 10. Mai 1882 (Staatsblatt Nr. 66) und vom 8. April 1893 (Staatsblatt Nr. 62) und durch das neue Strafgesetzbuch angebrachte Aenderungen. 2. Allgemeine Verordnung über den Dienst der Eisenbahnen; kgl Erlass vom 27. October 1875, ergänzt durch den kgl. Erlass vom 19. April 1892 (Staatsblatt Nr. 89). 3. Allgemeine Verordnung über den Transport auf Eisenbahnen; kgl. Erlass vom 9. Jänner 1876 (Staatsblatt Nr. 7), ergänzt durch den kgl. Erlass vom 9. Juni 1891 (Staatsblatt Nr. 100). 4. Gesetz vom 28. October 1889 (Staatsblatt Nr. 146) über den Dienst und den Gebrauch von Bahnen, auf welchen nur mit beschränkter Geschwindigkeit gefahren wird (Localbahnen). 5. Allgemeine Verordnung über den Dienst und den Transport auf den Local-

eisenbahnen vom 26. Mai 1890 (Staatsblatt Nr. 93), ergänzt durch den kgl. Erlass vom 19. April 1892 (Staatsblatt Nr. 90). Die Gesetze und allgemeinen Verordnungen über den Dienst und den Gebrauch der Eisenbahnen finden auch auf die unter I und II genannten Gesellschaften Anwendung, insoweit sie nicht mit den Bestimmungen der oberwähnten Verträge vom 21. Jänner 1890 in Widerspruch stehen. Alle Eisenbahnen sind der Oberaufsicht des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe und der allgemeinen Anfsicht des Eisenbahn-Aufsichtsrathes unterworfen. Die Befugnisse des Eisenbahn-Aufsichtsrathes (Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten) sind geregelt in dem kgl. Erlasse vom 9. Juli 1876 (Staatsblatt Nr. 159), ergänzt dnrch kgl. Erlässe vom 30. Juli 1876 (Staatsblatt Nr. 166), 24. October 1885 (Staatsblatt Nr. 190) und 28. October 1892 (Staatsblatt Nr. 238). Der kgl. Erlass vom 13. December 1892 (Staatsblatt Nr. 281) enthält die Bekanntmachung des in Folge der obengenannten Erlässe vom 30. Juli 1876, 24. October 1885 und 28. October 1892 abgeänderten Originaltextes des kgl. Erlasses vom 9. Juli 1876. Die Aufsicht des Eisenbahn-Aufsichtsrathes bezieht sich auf die Ausführung der Gesetze und Verordnungen über das Eisenbahnwesen, der Dienstreglemente, der Tarife und der mit königlicher und ministerieller Genehmigung vorgeschriebenen Regulirungen, die Ausführung der Eisenbahnconcessionen und des Eisenbahndienstes. Weiters bestehen noch einige Erlässe in Ansführung des Eisenbahngesetzes vom 9. April 1875, und zwar: 1. kgl. Erlass vom 9. Juli 1876 (Staatsblatt Nr. 161) zur Ausführung von Art. 16 des Gesetzes in Bezng auf die Einstellung des Betriebsdienstes anf Befehl der Aufsichtsbehörde; 2. kgl. Erlass vom 9. Juli 1876 (Staatsblatt Nr. 160), betreffend die Einfriedigung der Eisenbahnen; 3. kgl. Erlass vom 16. September 1876 (Staatsblatt Nr. 182) zur Feststellung eines Reglements über die Verwendung von Eisenbahnen und Fahrmaterial in den in Art. 24 und Art. 50 (Abs. 2) des Gesetzes erwähnten Fällen (Kriegsfällen).

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Vom 21. März 1894 bis anf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainbnrg per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) und vom 1. April 1894 an auch per Postschiff (Canal, Weissgärber) um 7 Uhr Früh ab Schiffstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, beziehnngsweise auf dem II. Platze des Schiffes nnd III. Classe der Bahn berechtigen. Die Fahrpreise sind: Von Wien-Weissgärber nach Deutsch-Altenburg oder Hainburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 2 fl. 85 kr. = 570 Heller; II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 1 fl. 70 kr. = 340 Heller, inclusive Billetstempelgebühr. 25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit. Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg gestattet.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora" nach Brasilien..) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 15. Februar mit 241 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Brasilien abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 33 Colli Papier, 1000 Colli Mehl; nach Bahia 100 Colli Stahl, 400 Colli Mehl; nach Victoria 160 Colli Cognac, 150 Colli Sardinen, 35 Colli Pfeffer; nach Rio de Janeiro 20 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Gummi arabicnm, 50 Colli Pfeffer, 7 Colli Knöpfe, 500 Colli Fisolen; nach Santos 325 Colli Bier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 43.404 fl. ö. W.

Schiffahrt-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Errichtung der Station Kubin.) In Kubin (Temeser-Comitat) fand dieser Tage eine commissionelle Begehung des Donaunfers, bestehend aus den Vertretern der politischen Behörde, des kgl. ungarischen Fluss-Inspectorates, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Dampfschiffahrt-Unternehmungen statt, welche einen neuen Landungsplatz, bezw. eine neue Schiffstation für die zwischen Belgrad und Orsova verkehrenden Schiffe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen feststellte. Die neue Station soll noch im Laufe dieses Monats für den regelmässigen Personen- nnd Frachtenverkehr eröffnet werden. Der Hauptzweck dieser Station ist die Herstellung eines Umschlagplatzes im Anschlusse an die projectirte Localbahn Kubin—Versecz (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 1), deren baldiger Ausbau, wie aus Budapest berichtet wird, als nunmehr auch im Interesse des Staates gelegen, als gesichert zu betrachten ist.

Propellerverkehr zwischen der Haltestelle Esztergom-Csavargöyös und Esztergom. (Eröffnung.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der regelmässige Verkehr der Propeller zwischen der Haltestelle Esztergom-Csavargöyös (nächst der Station Esztergom [Gran]-Nána) und der am rechtsseitigen Donauufer liegenden Stadt Esztergom (Gran) wieder aufgenommen wurde und fernerhin die fahrplanmässig in Esztergom-Csavargöyös Aufenthalt nehmenden Personenzüge während der Dauer der Saison dort anhalten.

Budapester Donauquai. (Wiedereröffnung des dem Rudolfsquai nächstgelegenen Abschnittes vor dem Parlamentsbau.) Mit Rücksicht auf den fühlbaren Mangel von Landungsstellen wurde, nach vorausgegangener Begehung und im Sinne des Begehungsprotokolles, der Budapester Municipalbehörde gestattet, von dem anlässlich des Banes des an der Donau gelegenen neuen Parlamentsgebäudes für Strassenanlage und Materialdepots in einer Länge von 264 Currentmeter occupirten Donauufer sofort eine 65 Currentmeter lange Strecke zum Zwecke der Anlage von Laudungsplätzen für Dampf- und Ruderschiffe zu vergeben.

Regulirung der Donau am „Eisernen Thor". (Fertigstellung der Arbeiten im Bereiche der die Katarakte durchschneidenden Arbeits-Section.) Die mit den grössten Schwierigkeiten verbunden gewesene Section der Regulirungsarbeiten an der unteren Donau, nämlich die Schaffung eines Schiffahrtcanals mitten durch die Felsenriffe und Katarakte des eigentlichen Eisernen Thores (vgl. Vrdngs.-Bl. Nr. 102 ex 1893 und vorangehende Nummern), ist am 12. März vollkommen beendet worden. Es war hiezn die Beseitigung von 360.131 Kubikmeter Felsen aus dem Flussbette erforderlich, da der Canal eine Tiefe von 3 Meter unter dem niedrigsten Wasserstand haben musste.

Projectirte Regulirung und Schiffbarmachung der unteren Temes. (Beschlussfassung.) Die Interessenten des südlichen Temeser-Comitates und insbesondere die Commune Pancsova haben den Beschluss gefasst, den unteren Lauf der Temes derart zu reguliren, dass auch Dampfer und grössere Schiffe nicht nur bis zur Stadt Pancsova, sondern auch noch bis oberhalb derselben verkehren können. Zu dieser mit einem Kostenaufwande von ca. 250.000 fl. verbundenen Arbeit wollen die Interessenten mit zwei Drittel des Gesammterfordernisses in dem Falle contribuiren, wenn ein Dritttheil derselben vom Staate übernommen würde. Aus diesem Anlasse wurde die Entsendung einer Deputation beschlossen, welche dem kgl. ungarischen Handelsminister die Bitte um Gewährung der gewünschten Subvention vortragen wird. Ein weiteres, mit Ersterem im Zusammenhange stehendes Project ist die Errichtung eines Handelshafens unmittelbar nächst Pancsova, um nach Fertigstellung der Regulirung am Eisernen Thor den Umschlagverkehr zwischen der unteren Donau und der projectirten Eisenbahn Pancsova—Versecz (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1894) und weiterhin in deu Richtungen von Versecz—Temesvár und Versecz—Nagy-Becskerek, und weiterhin gegen Norden und Westen heranzuziehen.

Bodensee. (Neue Hafenordnung für Romanshorn.) Auf Grund der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnnng für den Bodensee vom 22. September 1867 und in Vollziehung der Beschlüsse der im Mai 1892 zu Bregenz abgehaltenen internationalen Bodensee-Schiffahrtsconferenz hat die Direction der schweizerischen Nordostbahn für den Platz Romanshorn eine Hafenordnung aufgestellt, welche vom Regierungsrathe des Cantons Thurgau unterm 11. August 1893 genehmigt wurde und für alle in diesem Hafen verkehrenden Dampfboote, Trajektkähne, Schlepp- und Segelschiffe, Motorenboote, Ruderschiffe, Segelyachten, Fischerboote und Gondeln rechtsverbindlich ist.

Als für die gesammte Bodenseeschiffahrt von Bedentung sind aus dieser Hafenordnung nachstehende Bestimmungen hervorzuheben.

Art. 1. Das Hafengebiet nmfasst:

a) Den innerhalb der beiden Hafenköpfe liegenden, durch Umfassungsmauern begrenzten Seetheil;

b) das Seegebiet, welches unmittelbar vor der Hafeneinfahrt zwischen den vorhandenen Seezeicben liegt und für die Scbiffahrt freigehalten werden mnss;
c) die Lagerplätze anf dem sogenannten alten Hafendamm.

Art. 2. . . Zur Leitung und Beaufsichtigung der Schiffahrt, bezw. zum Vollznge aller für die Sicherung der Schiffahrt im Hafen von Romanshorn erlassenen Gesetze und Verordnungen sind ein Hafenverwalter und ein diesem unterstellter Hafenmeister ernannt . . .

Art. 4. . . . Mit Bezug auf die Lichter an der Hafeneinfahrt wird festgestellt, dass zur deutlichen Unterscbeidung derselben von anderen im Hintergrnnde brennenden Lichtern beide Hafenköpfe weisses und der recbte (vom Lande aus gesehen) überdies rothes Licht tragen sollen. Der Hafenmeister weist den ankommenden Schiffen die Anlageplätze an . . . .

Art. 5. Alle Schiffe, die im Hafen verkehren, müssen vorschriftsmässig gebaut nnd ausgerüstet sein. Constatirte Mängel nnd Gebrechen sollen der Schiffseigenthümerin, bezw. Mängel an Privatschiffen dem znständigen Bezirksamte rapportirt und deren Beseitignng verlangt werden.

Art. 6. Alle znr Nachtzeit im Hafen anlanfenden Fahrzenge mnssen die vorgeschriebenen Lichter zeigen und gehörig an den Pfählen befestigt werden. Für Schaden, der aus der Nichtbeobachtnng dieser Vorschrift entsteht, ist der Schiffsführer haftbar. Ebenso ist der Eigenthümer für Schäden haftbar, die durch mangelhafte Befestigung der Schiffe während des Tages entstehen.

Art. 7. . . . Bei Beschädignngen an Hafenanlagen, Scbiffen, Schutzpfählen u. dgl. wird der Hafenverwalter den Schaden durch Sachverständige abscbätzen und durch die Fehlbaren vergüten lassen, sofern nicht glanbwürdig dargethan werden kann, dass das Möglichste zur Schadensverhütung getban worden ist.

Art. 8. Alle Dampf- und Segelboote, sowie überhaupt alle im Hafen verkehrenden Fahrzeuge, Gondeln inbegriffen, haben die ibnen dnrch den Hafenmeister angewiesenen Plätze einznnebmen und dürfen ihren Standort nur auf dessen specielle Anordnnng hin wechseln.

Art. 9. Alle Schiffe müssen das nöthige Freibord besitzen nnd dürfen nur derart belastet werden, dass die grösste zulässige Eintauchung nicht überschritten wird. Schiffe, welche dieser Vorscbrift nicht entsprechen, sollen durch den Hafenverwalter am Anslaufen verhindert werden. Das gleiche hat zn geschehen, wenn constatirte Mängel, trotz erfolgter Reclamation, nicbt beseitigt werden, oder wenn sich die Schiffsmannschaft nicht in dienstfähigem Zustande befindet.

Art. 10. Auf jedem Schiffe muss namentlich zur Nacbtzeit eine Schiffswacbe anwesend sein. Entstehen durch den Abmangel der Wache Schiffsbeschädignngen, so hat der Scbiffsführer dafür anfzukommen. Wenn die Hafenbehörde die Verstellnng eines nnbewachten Schiffes anordnet, geschieht dies auf Kosten des Führers, der auch die Verantwortlicbkeit dafür trägt, dass sein Schiff bei Nacht den einfahrenden Fahrzeugen am Heck oder Bug oder am Radkasten weisses Licht zeigt.

Art. 11. Der Verkehr mit Gondeln im Hafen ist zur Zeit der Anknnft nnd Abfahrt der cursmässigen Dampfboote nntersagt. Znr Nachtzeit dürfen Gondeln im Hafen nur verkehren, wenn sie weisses Licht tragen. Die Gondeln haben das Fahrwasser der Dampfer wie die dnrch deren Räder erzeugte Wellen stets zu meiden . . . .

Art. 12. Das Hineinwerfen von sinkenden oder schwimmenden Gegenständen, wie Steine, Russ, Scblacken, Kehricht, Stroh etc. in das Hafenbecken, ist nntersagt. Jede vorgekommene Verunreinigung ist durch den Fehlbaren zn beseitigen, widrigenfalls Bnssung desselben nnd Beseitignng der Gegenstände auf seine Kosten erfolgt.

Art. 15. Das Flössen bei Nebelwetter, sowie das Stationiren von Flössen im nenen Hafen ist nicht statthaft. Im alten Hafen dürfen Flösse höchstens acht Tage liegen gelassen werden.

Art. 16. Bezüglich der Ein- und Ansfahrten der Dampf- und Segelboote wird Folgendes verordnet:
a) Znr Zeit der Ein- nnd Ansfahrt der Dampfboote dürfen sich keine Gondeln in der Hafenöffnung anfhalten.
b) Die Ein- nnd Ansfahrt der Dampfboote hat womöglich mit verminderter Maschinenkraft zn erfolgen.
c) Die Hafenlucke darf gleichzeitig immer nur von einem Fahrzeug passirt werden. Wenn zwei Schiffe sich gleichzeitig derselben nähern, so hat dasjenige, welche das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang in der Einfahrt zu lassen. Segelschiffe, die mit Dampfbooten an der Hafenöffnung zusammentreffen, sollen, sofern sie nicht mit vollen Segeln fahren, die Einfahrt erst nach dem Dampfboote bewerkstelligen.
d) Bei gleichzeitiger Ausfahrt zweier Dampfboote soll dasjenige den Vortritt haben, das vermöge seiner Aufstellung am schnellsten und ohne Gefahr für andere Schiffe die Ausfahrt zu bewerkstelligen vermag. Das nachfolgende Dampfboot darf sich erst in Bewegung setzen, wenn das erstere die Hafenlucke erreicht, bezw. passirt hat. Ist das vorbergehende Scbiff rückwärts aus dem Hafen gefahren, so darf bei Nacht, Sturm, Nebel oder Schneegestöber das folgende erst den Hafen verlassen, wenn das vorausgegangene seinen Curs eingeschlagen hat, was es durch Signal 11 bekannt gibt. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff gleichzeitig znr Ausfahrt bereit sind, so hat letzteres dem ersteren den Vorzug einzuränmen.
e) Die Ansfahrt bei Tag und ruhigen Nächten darf erfolgen, wenn ein ankommendes Dampfboot noch circa 500 m von der Hafenöffnung entfernt ist. Die Absicht des ausfahrenden Schiffes mnss indessen dem ankommenden Schiffe durch das Signal 10 rechtzeitig bekannt gegeben werden und es darf die Ausfahrt erst erfolgen, wenn das anlaufende Schiff das Signal 10 in gleicher Weise erwidert hat. Auch bei Nebel darf unter diesen Umständen ausgefahren werden, sofern die vorbescbriebenen Anstalten rechtzeitig, d. h. alsobald getroffen werden, wenn das ankommende Schiff noch das Hafensignal I abgibt.
f) Wenn in stürmischer Nacht ein Dampfschiff sich bis auf 1 Kilomcter dem Hafen genähert hat, ebenso wenn bei unsichtigem Wetter, Nebel und Schneegestöber das Hafeneinfahrtssignal II eines ankommenden Schiffes gehört wird, darf kein Schiff mehr den Hafen verlassen oder die Hafenlucke verstellen, bis das zu erwartende Schiff die Einfahrt bewerkstelligt hat.

Art. 17. Zur Rettung aus Seenoth steht dem Hafenverwalter ausser dem stets in Bereitschaft zu haltenden Rettungsboote das Verfügungsrecht über alle im Hafen liegenden Fahrzeuge und Mannschaften zu und es haben letztere einem diesfalls an sie ergehenden Befehle zur Rettung sofort und unverweigerlich nachzukommen. Wenn von einem in Seenoth befindlichen Dampfboote aus irgend einem Grunde Hilfe verlangt wird, so sind vom Hafen aus Kanonenscbüsse zu lösen, als Zeichen, dass das Begehren verstanden worden ist. Zur Nacbtzeit sind von der nämlichen Stelle aus sogenannte Blinkfeuer abzubrennen. Die Hafenverwaltung wird in solchen Fällen für Bergung der Ladung, für Constatirung der Havarien u. s. w. sorgen und dem Bezirksamte von den getroffenen Massnahmen Kenntniss geben. Ebenso wird dieselbe bei ausserordentlichen Vorkommnissen den Thatbestand constatiren und dem Bezirksamte Meldung machen.

Art. 18. Extra-Dampfboote, die im Hafen von Romanshorn einzulaufen gedenken, sind dem Hafenverwalter schriftlich oder telegraphisch bekannt zu geben, welcher seinerseits hievon das Zollamt zu verständigen hat. Treffen Extraboote ausserhalb der gesetzlichen Zollstnnden ein, so hat deren Ladung bis zur Wiedereröffnung des Zolldienstes intact zu bleiben.

Art. 19. Dampf-, Schlepp- und Trajectscbiffe kommen nach der Reihenfolge ihres Eintreffens zum Aus- resp. Umlad. Bei öffentlich bekannt gegebenen Cursfahrten der Dampfboote wird denselben der Vorrang eingeräumt und bei mehreren derartigen Dampfbooten entscheidet die cursplanmässige Abfahrtszeit. Beim Umlad von Trajectfahrzeugen baben diejenigen, die lebende Thiere an Bord führen, den Vorzug vor den anderen, und zwar obne Rücksicht, ob sie vor oder nachher eingelaufen sind.

Art. 22. Abgesehen von den Strafen, welcbe die staatlichen Polizei- oder Gerichtsbehörden wegen Nichtbeachtung der Vorschriften der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung vom Jahre 1867 oder der cantonalen Vollziehnngsverordnung vom 3. Februar 1893 zu verhängen in den Fall kommen, ist der Hafenverwalter befugt, Verfehlungen gegen die Hafenordnung mit Ordnungsbnssen bis auf 20 Frcs. zu ahnden. Dem Gebussten steht binnen 48 Stunden der Recurs an das Bezirksamt Arbon zu. Vorbehalten bleibt die Weiterziehung des bezirksamtlichen Entscheides an den Regierungsrath. Ordnungsbussen, welche vom Bezirksamte erhoben werden, fallen der Staatscasse, alle übrigen der Nordostbahngesellschaft zu.

Art. 23. Durch diese Hafenordnung wird diejenige vom Mai 1868 aufgehoben und ersetzt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verband der österreichischen Localbahnen. (Jahresconferenz.) Im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten fand am 15. März unter Vorsitz des Directors Hallama die zweite Jahresconferenz des Verbandes der österreichischen Localbahnen statt, bei welcher zweiundzwanzig Localbahn-Gesellschaften vertreten waren. Seitens des Handelsministeriums war der k. k. Ministerial-Vicesecretär Carl Freiherr von Banhans anwesend. Die Versammlung nahm den Jahresbericht zur Kenntniss und genehmigte den vorgelegten Rechnungsabschluss für das Jahr 1893. Die wichtigsten Punkte der Tagesordnung bildeten die Berathung über die vom Handelsministerium geplante neue Eisenbahnstatistik und die zu diesem Gegenstande am 24. Februar dem genannten Ministerium überreichte Eingabe wegen Organisirung einer eigenen Statistik für das Localbahnwesen; ferner der Bericht des Ausschusses über das Ergebniss der im Handelsministerium kürzlich abgehaltenen Enquête betreffend das Eisenbahn-Betriebsreglement; sodann der Bericht über die Frage der Einführung eines Collectiv-Pensionsinstitutes für die Bediensteten der Localbahnen und über die Errichtung einer gemeinsamen Unfallversicherungsanstalt für Brandschaden und Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln und Waaren, sowie für Reisende und Passanten. Nach längeren animirten Debatten, an welchen sich fast alle Delegirten betheiligten, wurden die diesfälligen Anträge des Ausschusses angenommen und die Ausarbeitung eines eingehenden Elaborates und der Statuten für die projectirten gemeinsamen Versicherungsanstalten beschlossen. Ein weiterer Antrag des Ausschusses, dass sich der Verband der österreichischen Localbahnen an der im Frühjahr 1894 stattfindenden Internationalen Ausstellung für Volksernährung, Armeeverpflegung, Rettungswesen und Verkehrsmittel activ betheiligen solle, wurde ebenfalls zum Beschlusse erhoben. In den Ausschuss für das Jahr 1894 wurden die bisherigen sieben Mitglieder desselben, und zwar: Bukowinaer Localbahnen (E. A. Ziffer), Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (W. Hallama), Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (F. Ritter von Stach), Kremsthalbahn-Gesellschaft (Dr. A. Ritter von Glanz), Localbahn Fürstenfeld—Hartberg (Dr. J. Bing), Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (A. Mayer) und Steiermärkisches Landes-Eisenbahnamt (v. Rabcevicz) wieder berufen. Ebenso wurde das bisherige Revisions-Comité, bestehend aus der Bozen-Meraner Bahn (R. Ritter von Strakert), Localbahn Fehring—Fürstenfeld (Dr. L. Fink) und die Reichenherg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn (W. v. Lindheim) wiedergewählt. Der Ausschuss hat sich nach Schluss der Conferenz constituirt und wählte zum Vorsitzenden Herrn W. Hallama und zu Stellvertretern die Herren E. A. Ziffer und v. Rabcevicz.

Bau der Budapester Donaubrücke am Eskütér und am Vámháztér. (Mitglieder der grossen Jury.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in die grosse Jury (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 18 ex 1894), welche zur Beurtheilung der für die Budapester zwei neuen Donaubrücken eingelangten Concurrenzpläne entsendet wurde, folgende fremdländische Fachmänner als Mitglieder designirt: 1. Sir Leslie Bradford, Mitglied des „Institution for civil engineers“ (England). 2. Technischer Rath Ernst Lauda (Oesterreich). 3. Commandeur Alexandre Perego, directeur technique des travaux de construction de la ligne Faenza-Florence (Italien). 4. Th. Ricour, inspecteur général des ponts et chaussées (Frankreich). 5. Dr. Zimmermann, geheimer Baurath, Fachreferent des preussischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten. Die Jury hat bei der ersten Sichtung der eingelangten Projecte 26 von den 71 Projecten (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 26) als solche „ausgemustert“, die gar nicht in Betracht kommen können. Unter den weiteren 45 befinden sich jedoch überaus werthvolle Projecte. Mit der zweiten Sichtung ist man dahin gelangt, dass nunmehr nur achtzehn, allerdings zumeist vorzügliche Werke der Beurtheilung unterliegen. Diese Werke sind nun sowohl vom ästhetischen, wie vom constructiven Standpunkt aus zu beurtheilen. Ersteres ist lediglich Sache des Geschmackes und des Kunstsinnes, die Prüfung der Construction erfordert jedoch eine derartig schwierige und zeitraubende Arbeit, dass dieselbe — trotzdem vier Ingenieure sich fast ununterbrochen mit dieser vergleichenden Berechnung beschäftigen — erst gegen Ostern beendet sein dürfte. Voraussichtlich wird sich die Jury, was die Schwurplatz-Brücke anbelangt, sowohl in Betreff der Prämiirung als hinsichtlich der Durchführung für eine Kettenbrücke entscheiden, da die übrigen Projecte zu massiv, zu gross und auch zu kostspielig sind.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 16·74 km lange Strecke Braunschweig (Ostbahnhof)—Meine der kgl. Eisenbahndirection Magdeburg, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtéhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 3.75 Silber. — $4^1/_2$ pCt. Prioritäts-Obligationen. Für Mark 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital fl. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871: fl. 3.75 Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1883 (steuerpflichtig), für je Mark 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1883 (steuerfrei), für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1891, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationeu. fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen Mk. 6.— Gold.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (Salzkammergut), für je Mk. 400 Capital fl. 8.— Gold. — 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen, Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. I. Em. fl. 5.— Silber.

Dividenden.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. gegen Coupon Nr. 1 fl. 27.50 ö. W.

Salzkammergut-Localbahn. Coupon per 1. Juli der Prioritätsactien fl. 6.— ö. W.

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Anlehen (verlost am 2. Jänner).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1893).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (verlost am 2. October 1893).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten und 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 2. October 1893).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885 (verlost am 1. October 1893).

Steiermärkisches Landeseisenbahn-Anlehen, I. Serie (verlost am 2. Jänner).

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Serie X (verlost am 1. December 1893).

Emissionen.

Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz—Nowosielitza).

Commission für Verkehrsanlagen in Wien (4 pCt. Anlehen I. Emission).

Generalversammlungen.

17. März: Localbahn Gleisdorf-Weiz (ausserordentliche).
28. „ Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
28. „ Localbahn Mori-Arco-Riva.
31. „ Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
31. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (ausserordentliche).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Nachträge I zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 gelangt der Nachtrag I zu dem seit 1. December 1893 in Kraft stehenden Tarifhefte 3 für den oben genannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Stationstarife für die in den Verbandsverkehr neu einbezogenen Relationen nebst Berichtigung der im Tarifhefte 3 vorkommenden Druckfehler.

Exemplare des Tarifnachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 25 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 20. März 1894. [233]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II.

Am 1. Mai 1894 gelangt Nachtrag II zum Ausnahmetarif vom 1. November 1892 für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält abgeänderte Bestimmungen über die Frachtberechnung für Coaks und über die Anwendung von Curskürzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 21. März 1894. [234]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 2 und 3, Theil III, Heft 1, 2 und 3. Ausnahmetarif für Schafwolle.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Schafwolle gelten vom 1. April 1894 ab in beiden Verkehrsrichtungen.

Wien, am 21. März 1894. [235]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steyrthalbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1894 gelangt zum Tarife Theil II, vom 1. April 1893, ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Begünstigung für Mehlsendungen.
2. Tarifbestimmungen für lebende Thiere; Desinfectionsgebühr.
3. Tarifbestimmungen für sperrige Güter.
4. Umladegebühr für Abfälle von Eisen und Stahl.
5. Ermässigung des Wagenstandgeldes.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. bei sämmtlichen Stationen der Steyrthalbahn erhältlich.

Steyr, am 22. März 1894. [236]

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII zum Heft Nr. 2.

Mit 1. April 1894 tritt zum Heft Nr. 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. August 1891 der Nachtrag VII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staateisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 17. März 1894. [237]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Einführung eines neuen Theiles I.

Mit 1. April 1894 gelangt ein Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, zur Einführung und erliegen Exemplare in den Stationen Reichenberg, Seidenberg, Friedland i/B. und Raspenau-Liebwerda, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Durch diesen Tarif wird der Theil I vom 1. Jänner 1893 nebst den Nachträgen I und II aufgehoben.

Der neue Tarif ist zum Preise von 0·70 Mark bei der königlichen Eisenbahn-Direction in Berlin erhältlich.

Wien, am 22. März 1894. [238]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (Aenderung eines Stationsnamens.) Die der Stadt Neuwied gegenüber, auf dem linken Rheinufer liegende, bisher „Neuwied-Weissenthurm“ genannte Station führt vom 1. Mai ab die abgekürzte Bezeichnung „Weissenthurm“.

Preussische Staatsbahnen. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für Futtermittel.) Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 13. Jänner 1894 (enthalten im Vrdgs.-Bl. Nr. 9 vom 23. Jänner), betreffend die Aufhebung des Ausnahmetarifes für Futtermittel im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen untereinander etc. wird hiedurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der Ausnahmetarif bezüglich der Futtermittel allgemein am 1. Juli 1894 ausser Kraft tritt. Von dem gleichen Tage ab wird auch die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 pCt. für Streu- und Futtermittel-Sendungen nach den Nothstandsbezirken 1 bis 7 der Tarifausgabe vom 10. September 1893, nach der grossh. Hessischen Provinz Oberhessen, sowie nach den Reichslanden Elsass und Lothringen nicht mehr gewährt. Der Ausnahmetarif bleibt somit vom 1. Juli ab nur noch für die unter 1 desselben aufgeführten Artikel (Torfstreu und Torfmull, Streutorf und Holzsägespähne, sowie Heidekraut) bis zu dem ursprünglich festgesetzten Geltungstermin (1. September 1894) bestehen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Am 15. März sind zwischen den Stationen der Hessischen Ludwigs-Bahn (ausnahmlich der auf badischem Gebiete gelegenen) und solchen der Bayerischen Staatsbahnen Ausnahme-Frachtsätze für bestimmte Düngemittel bei Ladungen von 10 t pro Wagen und Frachtbrief im directen Verkehre über Aschaffenburg zur Einführung gekommen. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Deutsch - Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1./13. April 1893. (Erhebung von Nebengebühren.) Vom 1. Mai n. St. ab werden im Verkehre von den nachbenannten Stationen der Moskau-Jaroslawl-Wologdaer Bahn die nachstehenden Nebengebühren erhoben: Auf Seite 5 des Tarifes hinter der Nr. 2 der Anmerkungen ist folgende neue Nummer aufzunehmen:

„3. Im Verkehre von den Stationen Wologda - Stadt, Wologda-Hafen, Grjasowetz, Jegorjewskaja und Danilow der Moskau-Jaroslawl-Wologdaer Bahn werden ausser den in den Tariftabellen aufgeführten Frachtsätzen noch folgende Nebengebühren für 100 kg (6·1 Pud) in Kopeken erhoben:

	im Sommer	im Winter
Stationsgebühren	4·27	4·27
für die Ueberführung über die Wolga	15·25	12·20
für die Uebergabe in Jaroslawl . . .	2·01	2·01
Summa . . .	21·53	18·48“

Ausserdem werden von dem genannten Tage ab die Frachtsätze der II. und III. Kategorie im Verkehre von Riga, Station der Riga-Dwinsker Bahn, nach Königsberg i. P., Memel, Tilsit, Insterburg, Gumbinnen und Pillau auf Seite 8 bis 11, sowie die auf Seite 50 des Tarifes enthaltenen Frachtsätze der II. und III. Kategorie im Verkehre von der genannten russischen Station um je 0·03 Rubel für 100 kg (6·1 Pud) erhöht.

Kaiserl. General - Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Ermässigte Frachtsätze für Düngemittel.) Zu dem Gütertarife für den Binnenverkehr, Theil II, vom 1. Jänner 1893 ist am 20. März 1894 der III. Nachtrag zur Einführung gelangt. Derselbe enthält u. A. ermässigte Frachtsätze für gewisse Düngemittel und für Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und für Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken.

Berlin-Sächsischer Verbands-Verkehr. (Giltigkeit der Vorschriften für die Benützung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle am Bahnhofe Alexanderplatz.) Die im Nachtrag I zum Gütertarife enthaltenen neuen Vorschriften für die Benützung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz sind — jedoch mit Ausnahme der Bestimmungen in § 1, Ziffer 4 und 5 und in § 6, Ziffer 5 und 6, deren Wirksamkeit erst am 1. April 1894 beginnt — am 15. März d. J. in Kraft getreten.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahn - Verband. (Aufhebung des Ausnahmetarifes 15.) Der in Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife (einschliesslich des II. Nachtrages) enthaltene Ausnahmetarif Nr. 15 für die Beförderung gewisser Güter der allgemeinen Tarifclassen A und B.

a) Bei Aufgabe als Frachtstückgut,
b) bei Aufgabe in Wagenladungen von 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht,
c) bei Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht,

wird auf den 1. Juli 1894 ohne Ersatz aufgehoben. Es treten hierdurch Frachterhöhungen ein.

Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. d. M. ist zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zum Heft I des Tarifes für den niederländisch-schweizerischen Verkehr vom 1. März 1888 der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält:

I. Einführung neuer Bestimmungen, betreffend das Reglement und
II. Aenderungen des Anhanges.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

EINLADUNG

zu der

36. ordentlichen Generalversammlung

der

stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

welche am **25. April 1894,** um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz** (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1893.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1893.
3. Antrag des Verwaltungsrathes: „den im § 52 der Gesellschafts-Statuten bezeichneten Reservefond um 738.750 fl. ö.W. d. i. auf 10 Procent des eingezahlten Actiencapitals von 19,047.500 fl. ö. W., daher auf 1,904.750 fl. ö. W. aus dem Dispositionsreservefond zu erhöhen“.
4. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1893 erzielten Reingewinnes.
5. Verwaltungsrathswahl.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1894.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschafts-Statuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

und zwar spätestens bis 17. April d. J. mittelst dreifacher Consignation, wovon ein Paré mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung der Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 22. März 1894.

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlnng Theil zu nehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher mindeetens 10 Actien besitzt.
Vertretnng iet nnr dnrch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre znlässig.
Die Generalversammlnng fasst ihre Beschlüsse mit absolnter Stimmenmehrheit der Anwesenden.
§ 37. Je 10 Actien geben dae Recht anf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretnng mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.
§ 38. Die Actionäre müssen, nm ihr Stimmrecht in der Generalversammlnng ansüben zn können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Znsammentritt derselben am Sitze der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltnngsrathe in der Einladung znr Generalvereammlnng zn bezeichnenden Orten niederlegen.
Sie erhalten sodann eine anf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien nnd der darnach anf dieselben entfallenden Stimmenzahl answeist.
§ 40. Die Generalversammlnng ist in der Regel beschlnesfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlanfe befindlichen Actien repräeentiren.
Nnr wenn ee sich nm eine der im § 44, snb 6, 7, 8, 9, bezeichneten Angelegenheit handelt, iet die Vertretnng der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Actien nnd überdiee die Znstimmnng von zwei Drittel der bei der Generalversammlnng abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
653	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz	Sauerlach, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Den im Theil IV, Heft 1 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. Januar 1894 enthaltenen Verbandstationen	Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil IV, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. Januar 1894	Anetoss-Beträge Abtheilung a | b | c Mark für 100 kg 0·10 | 0·12 | 0·14 an die Frachtsätze der Station Roseenheim			Im Kartirungswege		
654	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohes, unreines Salzgestein	Wieliczka	Szczakowa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Verladung des Salzgesteines in die Eisenbahnwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II, Heft 1 des Ost.-Nordwest.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	31 kr.	30·2 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		
655	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Presskohle (Boulettes)	Stršbichovic-Vinařic	Linz	Einhaltnog der für Kohle giltigen Tarifbestimmngen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. August 1892	51·6 kr.	42·4 kr.	9·2 kr.	Im Kartirungswege		Sendungen müssen für Regieswecke der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt und an diese Gesellschaft adressirt sein und von derselben thatsächlich bezogen werden
656	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zucker der Classe II	Aussig	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis, jedoch excl. der Strecke Gratzen—Wien und excl. der Stationen Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Verkehrsleitung über Bilin	Vom 1. April bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife	Verschieden	Frachtsätze der Classe A bis und ab Bilin gekürzt um je 2 kr.		Im Kartirungswege		
657	B.N.B.		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für den Erweiterungsbau einer Bleicherei bei Röhrsdorf bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Röhrsdorf zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
658	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Ausnahmetarifes 7 (a, b und c) des sächsisch-österr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 5, bezw. sächsisch-westösterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif 6 (a, b und c)	Saaz B.E.B. Saaz (k. k. österr. St.B.) oder vice versa	Reichenberg (eäche. St.B. u. S.N.D.V.B.) Reichenberg (s. St.B.)	Anfrechthaltung der für die bezüglichen Ausnahmetarife geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-österr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 5, sächsisch-westösterr.-ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Zwischen Saaz (B.E.B.)	Bei Aufgabe: als Stückgut a, b, c	in Wagenladungen von mindestens: 5000 kg a, b, c	10000 kg a	10000 kg b	10000 kg c
	für 100 kg in Kreuzern ö. W. Noten				
und Reichenberg (s. St.B. u. S.N.D.V.B.)	78·9	55·5	53·7	51·4	39
zwischen Saaz k. k. österr. St.B. und Reichenberg (s. St.B.)	78·9	55·5	53·7	51·4	39

Fortlaufende Nr.														
659	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Drainröhren	Frättingsdorf	Rohrau Deutsch-Altenburg Hainburg Schönfeld-Lassée	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 35·7 39·7 40·5 24·1	kr. 24·3 25·7 26·2 20·1	kr. 11·4 14·0 14·3 4·0	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
660	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Sadova-Dohalic Gutwasser	Nestomitz (Zuckerfabrik), Schönpriesen und Aussig (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der für den allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsät	kr. 82 72		Im Kartirungswege		
661	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter (exclus. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol Prachovic	Pardubic loco	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der für den Special-Tarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1894	Localtarif	Kreuzer 16·9 16·5	 8·0 8·0	 8·9 8·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende August 1894 vorzulegen sind	Das Anf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
662	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Heu und Stroh	Den Hauptbahnstrecken der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exclusive der Localbahnen)	Mähren, und zwar für Sendungen an Gemeinden innerhalb der politischen Bezirke: Boskovitz, Göding, Ungar.-Hradisch, Kremsier, Neustadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen und Wischau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Auflieferung der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge thatsächliche Bestätigung einzuholen ist. — Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	Localtarife	Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1736 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Gemeinde in Mähren innerhalb der nebenstehend bezeichneten politischen Bezirke als Empfängerin lautender Orig.-Frachtbr. u. ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als aus rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.)

Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . innerhalb eines der in dem Erlasse des Herrn Handelsministers vom 16. Februar 1894, Z. 8368 angeführten, anlässlich der Futternoth zu begünstigenden politischen Bezirke Mährens, und zwar: Boskovitz, Göding, Ung.-Hradisch, Kremsier, Neustadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen und Wischau gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am 1894

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
663	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Heu und Stroh	Den Hauptbahnstrecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclusive der Localbahnen)	Mähren, und zwar für Sendungen in Gemeinden innerhalb der politischen Bezirke: Boskowitz, Göding, Ungar.-Hradisch, Kremsier, Nenstadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen und Wischau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Anfuhr der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, und zwar über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge behufs amtliche Bestätigung einzuholen ist. — Durchlauf von mehr als 200 km auf den vorstehend bezeichneten Linien	Bis Ende April 1894	Localtarife		Für die ersten 200 km = 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1732 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Gemeinde in Mähren innerhalb der nebenstehend bezeichneten politischen Bezirke als Empfängerin lautender Original-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen ausgefüllter und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum, als eine Wagenladung lautend und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizugeben. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der eigenen Strecken für den Verkehr mit andern österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Heu und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorgenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

Unterschrift:

(L. S.) . . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiermit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . innerhalb eines der in dem Erlasse des Herrn Handelsministers vom 16. Februar 1894, Z. 8368, angeführten, anlässlich der Futternotb zu begünstigenden politischen Bezirke Mährens, und zwar: Boskowitz, Göding, Ungar.-Hradisch, Kremsier, Nenstadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen und Wischau gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am 1894

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
664	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hen und Stroh	Sämmtlichen Stationen der in dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Localgüter-Tarife, Theil II — Heft 1, Abschnitt A), und Heft 2, Abschnitt A) enthaltenen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen	Mähren, und zwar für Sendungen an Gemeinden innerhalb der politischen Bezirke: Boskovitz, Göding, Ung.-Hradisch, Kremsier, Neustadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen und Wischau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; als Minimalgebühr werden 4.— fl. pro Frachtbrief und Wagen eingehoben; Auflieferung der Sendungen mit von der Versandtbis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Anf- und Abladen der Sendungen im Bereiche der begünstigten Strecken durch den Abender bezw. Empfänger. Durchlauf von mehr als 200 km auf den Linien des Heftes 1, Abschnitt A), und des Heftes 2, Abschnitt A): kommen bei diesen Sendungen hinsichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen Theilstrecken in Betracht, welche durch fremde Bahnlinien von einander getrennt sind, so werden diese Theilstrecken wie eine ununterbrochene Linie der Frachtberechnung zu Grunde gelegt	Bis Ende April 1894	Localtarif	Verschieden	Für die ersten 200 km = 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km (wie nach Position 1731 des Verordnungsblattes Nr. 107 ex 1893). Für den Durchlauf über 200 km: 0·08 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege	Der Original-Frachtbrief muss auf eine Gemeinde in Mähren innerhalb der nebenstehend bezeichneten politischen Bezirke als Empfängerin lauten und von einem in allen seinen Theilen ausgefüllten und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die betreffende Gemeinde gehört, bestätigten Cumulativ-Bestellzettel nach nebenstehendem Muster begleitet sein. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten	

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen nachstehende Quantitäten von Hen und Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorbenannter Artikel nur an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . .

(L. S.) Unterschrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . innerhalb eines der in dem Erlasse des Herrn Handelsministers vom 16. Februar 1894, Z. 8368, angeführten, anlässlich der Futternoth zu begünstigenden politischen Bezirke Mährens, und zwar: Boskovitz, Göding, Ung.-Hradisch, Kremsier, Neustadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen und Wischau gelegen ist.

K. k. Bezirksbauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am 1894

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingung n	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
665	Südbahn-Gesellschaft		Roman-Cement	Markt Tüffer	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben (giltig ab 1. Jänner 1894)	98 Heller	88 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der snb fortl. Nr. 12 a des ab 1. Jänner a. c. bis auf Widerruf giltigen Anhanges zum Localtarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, rücksichtlich der Relation Markt Tüffer-Wien (Matzleinsdorf) enthaltene Ermässigungssatz unterboten, daher gegenstandslos
666	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Kanizsa	Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	148	116	32	Im Kartirungswege		
					Triest S.B.				211	148	63			
					Cormons trs.				230	197	33			
					Peri trs.				335	256	79			
					Innsbruck				302	250	52			
					Hall				307	254	53			
					Knfstein				335	281	54			
									in Hellern incl. ungar. Steuer					
667	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Spiritus	Sudoměřic	Jungbunzlau	Bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Kreuzer a) 70·5	b) 66·5	a) 49·8	b) 47·3	a) 20·7	b) 19·2	Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 13. Jänner und Nr. 14 vom 6. Februar 1894 snb fortlaut. Nr. 170, bezw. 335, publicirten höheren Frachtsätze werden hiedurch aufgehoben
				Wotic-Beztahow					61·5	58·5	43·8	41·3	17·7	17·2			
				Wotic					61·5	58·5	43·8	41·3	17·7	17·2			
				Bistric					58·5	56·5	41·8	39·3	16·7	17·2			
				Beneschan					58·5	56·5	41·8	39·3	16·7	17·2			
				Čerčan-Pišely					55·5	53·5	39·8	37·3	15·7	16·2			
668	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 148 vom 30. December 1893 snb Post 2886 für Spiritus von Prag K.F.J.B. loco und transit und Prag-Smichow B.E.B. und B.W.B. nach St. Margarethen transit publicirte Frachtsatz von 81·5 kr. ist auf 80 kr. pro 100 kg zu berichtigen, ferner ist der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 6 vom 16. Jänner 1894 snb Post 188 für Spiritus von Prag B.W.B. und k.k.St.B. nach Bregenz und Lindau publicirte Frachtsatz von 80 kr. auf 79 kr. pro 100 kg richtigzustellen													
669	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Podgórze - Borarka transito (für Sendungen nach Chabówka)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	19·1 kr.	12·1 kr.	7·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
670	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	K l e i n	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfge. 147	Pfge. 133*)	Pfge. 14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen der Elbe zwischen Magdeburg und Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepobahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfge. pro 100 kg **) Von den Frachtsätzen für Budapest kommen noch die im „Anhang" zum Tarif enthaltenen Coursbeträge in Abzug
									148	130*)	18			
				Wien Donauufer-Bahnhof					148	130*)	18			
				Kornenburg					140	122*)	18			
				Budapest					223	213*)**)	10			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Aussig-Landungsplatz				147	133*)	14			
				Wien Quaibhf.					148	130*)	18			
				Wien Donauufer-Bahnhof					148	130*)	18			
				Kornenburg					140	122*)	18			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriessen-Umschlag				142	128*)	14			
				Wien Quaibhf.					143	125*)	18			
				Wien Donauufer-Bahnhof					143	125*)	18			
				Kornenburg					135	117*)	18			
				Budapest					218	208*)**)	10			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai				176	162	14			
				Wien Quaibhf.					177	159	18			
				Wien Donauufer-bahnhof					177	159	18			
				Kornenbnrg					169	151	18			
				Budapest					252	242**)	10			
671	**Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.**		Die mit Verordnungs-Blatt Nr. 147 ex 1893, Posit. 2869, für Sendungen zum Baue der Localbahn Gablonz—Tannwald publicirte 30percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze wird unter denselben Bedingungen und für die gleiche Zeitdauer ausgedehnt auf Locomotive von Iglau nach Reichenberg.											

Ergänzung. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 32 ex 1894, sub Post 634, sind in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen", drittletzte Zeile, hinter Storé die Worte „„nach M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn"" ergänzend nachzutragen.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

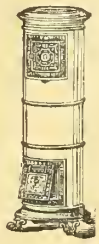
Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidt, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (412)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Farbiges

Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

WEINER'S ZINKFREIES LAGER-METALL SCHUTZ-MARKE

für jeden Druck und Rotation.

Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.

Heinrich Weiner, Prag.

(415)

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Panspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Specialfabriken

für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn.

Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:

Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6

Telephon Nr. 7664. (414)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

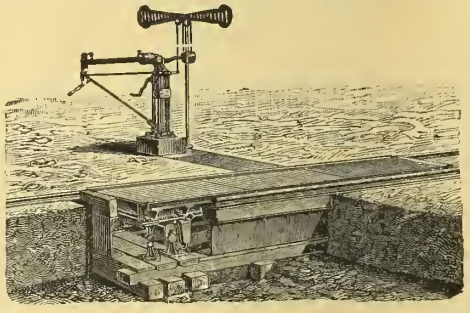
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme

besondere (410)

Grassamen-Mischung

(stark und langbewurzelt)

per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren

WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.

WIEN

I., Wallfischgasse Nr. 8.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 29. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 15. März 1894, Z. 12.696, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Gewährung von Transport-Begünstigungen anlässlich der Jahres-Kunstausstellung in München 1894.

Die hiesige königl. bayerische Gesandtschaft hat im Auftrage ihrer Regierung das Ersuchen gestellt, es möge Seitens der österreichischen Eisenbahnverwaltungen für die Kunstgegenstände, welche zu der in der Zeit vom 1. Juni bis Ende October d. J. in München stattfindenden Jahres-Kunstausstellung gesendet werden und nach Schluss derselben unverkauft an den Aufgabeort zurückgehen werden, gleichwie in früheren Jahren die gebührenfreie Rückbeförderung zugestanden werden.

Ferner ersucht die Gesandtschaft, dass auch dieses Jahr die für die Ausführung des Rücktransportes der Kunstgegenstände zugestandene Frist auf $2^1/_2$ Monate, vom Schlusstage der Ausstellung gerechnet, verlängert werden möge.

Unter Berufung auf die aus dem gleichen Anlasse Seitens der österreichischen Bahnverwaltungen im Gegenstande schon wiederholt gemachten Zugeständnisse wird die geehrte Verwaltung, als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, eingeladen, diese Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und den gefassten Beschluss ehestens anher bekannt zu geben.

Die übrigen österreichischen Bahnverwaltungen werden durch Veröffentlichung dieses Erlasses im h. a. Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 15. März 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Genehmigung der Versteigerungsordnung für das öffentliche mit einem Freilager verbundene Lagerhaus der Stadt Wien.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium mit Erlass vom 29. September 1893, Z. 30.045, die nachstehende Versteigerungsordnung für das öffentliche mit einem Freilager verbundene Lagerhaus der Stadt Wien genehmigt.

Versteigerungsordnung für das Lagerhaus der Stadt Wien.

Gegenstand der Versteigerung und Gebühren-Begünstigung.

§ 1.

Die im Lagerhause der Stadt Wien eingelagerten Waaren können durch freiwillige öffentliche Versteigerungen ohne behördliche Bewilligung verkauft werden.

Die geringste Waarenmenge, bis zu welcher mit der Versteigerung herabgegangen werden kann, ist bei Wein mit 3 Hektolitern, bei Mehl mit 5 Säcken zu je 80 oder 100 Kilogramm, bei Getreide mit 100 Metercentnern

festgesetzt, wogegen alle anderen Waaren nur in Losen im Werthe von mindestens 50 fl. zur Versteigerung zugelassen werden.

Diese Versteigerungen werden auf Verlangen der Einlagerer und für deren Rechnung von der Lagerhausverwaltung veranstaltet und finden in den Räumen des Lagerhauses der Stadt Wien statt.

§ 2.

Sie geniessen die Gebühren-Begünstigung des § 16, Absatz 2 und 3, des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64; vom Gemeinderathe ist für dieselben die Nachsicht der für freiwillige Licitationen beweglicher Sachen im Gemeindegebiete von Wien bestimmten Gebühren für den Armenfond gewährt.

Ansuchen.

§ 3.

Das Ansuchen um die Vornahme einer Versteigerung ist schriftlich an die Lagerhausverwaltung zu stellen und hat in klarer und genauer Form zu enthalten:

1. Die Beschreibung und Bezeichnung der Waare.
2. Die Anzahl und Grösse der Lose (Cavelinge), in welche sie getheilt wird.
3. Den Tag, an dem die Versteigerung abgehalten werden soll.
4. Die Zahlungs- und Uebernahms-Modalitäten mit besonderer Hervorhebung des Umstandes, ob und welche Anzahlung bei Zuschlag zu leisten ist, und bei Waaren, die im Freilager lagern, die Angabe, ob die darauf haftenden Zölle und Steuern vom Verkäufer oder Käufer zu tragen sind.
5. Den Verkaufspreis.
6. Die Angabe, ob die Versteigerung mit oder ohne Nennung des Namens des Verkäufers stattfinden soll.

§ 4.

Ist über die zu versteigernde Waare ein Lagerschein ausgestellt, so muss dem Ansuchen der in bianco indossirte Lager-Besitzschein sammt dem Lager-Pfandscheine beigeschlossen sein; im Falle einer abgesonderten Uebertragung des Pfandscheines ist bei der Ueberreichung des Ansuchens der Betrag der Pfandforderung sammt Nebengebühren bei der Lagerhauscassa zu hinterlegen.

Veröffentlichung.

§ 5.

Tag und Stunde der Versteigerung werden von der Lagerhausverwaltung spätestens drei Tage vor ihrer Vornahme durch Kundmachung in der „Wiener Zeitung“ und durch Anschlag im Lagerhause, nach Thunlichkeit auch durch Anschlag an der Börse für landwirthschaftliche Producte und an der Wiener Waarenbörse, sowie durch Kundmachung im „Amtsblatte der Stadt Wien“ auf Kosten des Verkäufers veröffentlicht.

Leicht dem Verderben unterliegende Waaren können schon 24 Stunden nach erfolgter Kundmachung versteigert werden.

Ausstellung der Waare zur Besichtigung und Bemusterung.

§ 6.

Die zu versteigernde Waare wird den Anordnungen des Verkäufers gemäss und auf dessen Kosten durch drei Tage, und wenn sie leicht dem Verderben unterliegt, durch einen Tag zur Besichtigung ausgestellt.

Die Ausstellung erfolgt in der Regel in der Abtheilung, wo die Waare lagert; sie kann jedoch nach Erforderniss der Raumverhältnisse, oder wenn andere Gründe dafür sprechen, auch in einem besonders dafür bestimmten Locale stattfinden.

Muster werden nur gegen schriftlichen Auftrag des Verkäufers ausgefolgt.

§ 7.

Handelt es sich um die Versteigerung von im Freilager lagernden Waaren, so ist für die Ausstellung, die Uebertragung, die Besichtigung oder Bemusterung, die Vornahme der Versteigerung und die schliessliche Hinwegbringung der Waare, soweit es die Gefällsvorschriften fordern, die Zustimmung der Gefällsorgane nothwendig; die während der Versteigerung etwa consumirten Mengen der Waare sind der Verzollung oder Versteuerung für Rechnung des Verkäufers zu unterziehen.

Vornahme der Versteigerung.

§ 8.

Die Versteigerung wird je nach der Wahl des Verkäufers vom Director des Lagerhauses der Stadt Wien oder dessen Stellvertreter, von einem Notar oder von einem öffentlichen Handelsmakler geleitet.

Der Leiter der Versteigerung bestellt den Ausrufer.

Dem Lagerhaus-Director oder dessen Stellvertreter steht unter allen Umständen die Aufsicht über den Gang der Versteigerung und das Recht zu, Jeden, der störend eingreifen sollte, entfernen zu lassen.

§ 9.

Der formelle Vorgang bei der Versteigerung richtet sich nach den §§ 13, 14, 16 und 17 der Feilbietungsordnung vom 15. Juli 1786, Nr. 565 I. G. S.

§ 10.

Die Beschreibung der Waare, die Zahlungs- und Uebernahmsbedingnisse müssen genau formulirt und mit der Unterschrift des Verkäufers, oder bei Verkauf ohne Namensnennung mit der der Lagerhausverwaltung versehen zur Einsichtnahme bei der Versteigerung aufliegen (Bedingnissheft) und unmittelbar vor Beginn vorgelesen werden.

§ 11.

Bei Waaren, die ihrer Natur nach nach Mustern, Kostproben und dergleichen versteigert werden, dürfen nur Muster vorgelegt werden, die von der Lagerhausverwaltung ohne Mitwirkung des Verkäufers mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes gezogen sind; den Käufern steht es frei, ehe der Zuschlag erfolgt ist, zu prüfen, ob die Waare den Mustern gemäss ist.

Haftung.

§ 12.

Die Versteigerung wird im Auftrage, für Rechnung und auf Gefahr des Einlagerers nur nach Beschreibung der Waare veranstaltet; die Lagerhaus-Unternehmung übernimmt daher sowohl in Bezug auf die Mitwirkung ihrer Verwaltung bei der Versteigerung, als auch in Bezug auf die Beschaffenheit der Waare keine andere als die im § 14 des Lagerhaus-Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normirte Haftung und ist insbesondere in keiner Weise für etwaige Mängel der versteigerten Waare verantwortlich.

Versteigerungs-Protokoll.

§ 13.

Ueber die Versteigerung und deren Ergebniss wird ein Protokoll aufgenommen, das von der Lagerhausverwaltung zu unterschreiben und mit den vom Licitationserlöse nach Scala I zu bemessenden Stempeln zu versehen ist.

§ 14.

Die Obliterirung der Stempel ist spätestens an dem der Versteigerung nächstfolgenden Werktage bei den k. k. Stempelämtern oder bei der Expositur des k. k. Hauptzollamtes im Lagerhause der Stadt Wien zu veranlassen.

Gebühren.

§ 15.

Für die Mühewaltung der Lagerhausverwaltung aus Anlass der Versteigerung wird unabhängig von den anderen Spesen und Gebühren eine Versteigerungsprovision von 2‰ (zwei pro mille) des erzielten Erlöses eingehoben, die aber nie weniger als fl. 10.— für eine Versteigerung, und wenn die Versteigerung länger als einen Tag dauert, nie weniger als fl. 10.— für jeden Tag betragen darf.

Die Gebühr von fl. 10.— wird auch dann eingehoben, wenn die Versteigerung resultatlos ablief.

§ 16.

Dem Verkäufer fallen alle aus Anlass der Versteigerung entstandenen Kosten und Gebühren und die Kosten der Abwaage und Ausfolgung der Waare an den Käufer zur Last; er hat überdies den Lagerzins und die Assecuranzprämie bis zu dem festgesetzten Uebernahmstage zu tragen.

Im Falle die Waare zur Versteigerung in ein abgesondertes Local übertragen wurde, ist mit der Lagerhausverwaltung eine besondere Vereinbarung über die zu entrichtende Local- oder Lagermiethe zu treffen.

Zahlung.

§ 17.

Die während der Versteigerung geleisteten Zahlungen werden von einem Organe der Lagerhausverwaltung in Empfang genommen und an die Lagerhauscassa abgeführt; die nach den Verkaufsbedingnissen bei der Uebernahme zu leistenden Zahlungen sind unmittelbar an der Lagerhauscassa zu entrichten.

Nach Abzug der auf der versteigerten Waare haftenden Zölle, Steuern, Gebühren, Spesen- und Pfandforderungen wird der verbleibende Rest des Erlöses dem Verkäufer ausgehändigt.

Uebernahme der Waare.

§ 18.

Die versteigerte Waare ist an dem in den Versteigerungs-Bedingnissen bestimmten Tage oder in Ermanglung einer solchen Bestimmung spätestens drei Tage nach dem Verkaufe zu übernehmen.

§ 19.

Werden Waaren, die nach einem eigens für die Versteigerung bestimmten Locale übertragen wurden, nicht binnen drei Tagen nach der Versteigerung bezogen, so kann sie die Lagerhausverwaltung auf Kosten des Eigenthümers aus dem Versteigerungslocale wegschaffen und in einem anderen Lagerraume unterbringen lassen.

Waaren, die bei der Versteigerung auf ihrem ursprünglichen Lagerplatze verblieben und nicht bis zum festgesetzten Uebernahmstage bezogen wurden, können auf Kosten des Erstehers umgewogen und für dessen Rechnung weitergelagert werden.

Leicht dem Verderben unterliegende Waaren müssen an dem der Versteigerung nächstfolgenden Werktage bezogen werden.

Schlussbestimmung.

§ 20.

Diese Versteigerungs-Ordnung bildet einen Anhang und integrirenden Bestandtheil des Reglements des Lagerhauses der Stadt Wien.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Landtag des Königreiches Böhmen hat in seiner Sitzung vom 10. Februar 1894 zum Zwecke der Ausführung des Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung die nachfolgenden Beschlüsse gefasst:

I.

Der für den Bau der Localbahn von Beneschau nach Wlašim zum Ankaufe von Stammactien bewilligte Landesbeitrag von 100.000 fl. wird um die Snmme von 15.000 fl. erhöht, die in den Landesvoranschlag für das Jahr 1894 ausser der bereits in denselben aufgenommenen Beitragsrate per 50.000 fl. eingestellt wird.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffenden Raten des Beitrages fällig sind, eventuell die ganze Subvention von 115.000 fl. auszuzahlen, sobald der Betrieb auf dieser Eisenbahn eröffnet werden wird.

II.

1. Der Landesausschuss wird ermächtigt, dem Localbahnunternehmen Polička—Brüsau-Brünnlitz die Garantie des Landes für die Verzinsung und Tilgung von Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) beziehungsweise von Prioritätsactien innerhalb der Grenzen und unter den Bedingungen des Landesgesetzes vom 17. December 1892, Z. 8, L.-G.-Bl. ex 1893, sowie nnter der Voraussetzung definitiv zuzusichern, dass die mit den Interessenten eventuell mit der k. k. Regierung einzuleitenden bezüglichen Verhandlungen zu einem befriedigenden Abschluss gelangen.

Sollte jedoch, aus welchen Gründen immer, der Bau der Eisenbahn von Polička nach Brüsau-Brünnlitz nicht zu Stande kommen,

2. so wird zum Baue der Localbahn Polička—Zwittau eine Unterstützung von 100.000 fl. zum Ankaufe von Stammactien, fällig in zwei gleichen Jahresraten bewilligt. In den Landesvoranschlag für das Jahr 1894 wird der Betrag von 50.000 fl. eingestellt und ist ein gleicher Betrag in den Landesvoranschlag für das Jahr 1895 einzustellen.

Der Landesausschuss wird für diesen Fall ermächtigt, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffenden Landesvoranschläge genehmigt und die erwähnten Unterstützungsrateu fällig sind, eventuell die ganze Unterstützung per 100.000 fl. gleich nach der Betriebseröffnung auszuzahlen.

3. Die Durchführung eines der beiden ad I. und II. angeführten Beschlüsse schliesst die Durchführung des andern aus.

III.

Zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Neuhaus nach Nenbistritz wird eine Landesunterstützung von 135.000 fl. zum Ankaufe von Stammactien bewilligt, von welcher der Betrag von 70.000 fl. in den Landesvoranschlag für das Jahr 1894 eingestellt wird und der Betrag von 65.000 fl. in den Landesvoranschlag für das Jahr 1895 einzustellen ist.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffenden Landesvoranschläge genehmigt und die bezüglichen Subventionsraten fällig sind, den ganzen Subventionsbetrag per 135.000 fl. sofort nach der Betriebseröffnnng auszuzahlen.

In Folge dieses Beschlusses wird der Landtagsbeschluss vom 29. März 1892, betreffend die Bewilligung einer Landessubvention von 10 Procent der effectiven Bau- und Ausrüstungskosten der Localbahn Neuhaus—Neubistritz anfgehoben.

IV.

Zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung von dem in Karlsbad zu schaffenden Centralbahnhofe auf den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad über Alt- und Neu-Rohlau nach Johann-Georgenstadt, wird eine in zwei gleichen Jahresraten in den Jahren 1894 und 1895 fällige Landessubvention von 250.000 fl. behufs Ankaufes von Stammactien bewilligt.

Der Betrag von 125.000 fl. wird in den Landesvoranschlag für 1894 eingestellt, und der weitere Betrag von 125.000 fl. ist in den Landesvoranschlag für 1895 einzustellen.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffenden Landesvoranschläge genehmigt und die erwähnten Raten fällig sind, die ganze Subvention von 250.000 fl. auszuzahlen, sobald der Betrieb auf dieser ganzen Strecke eröffnet sein wird.

V.

1. Der Landesausschuss wird ermächtigt, dem Localbahnnnternehmen Postelberg—Laun die Garantie für die Verzinsung nnd Tilgung für die anszugebenden Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) und eventuell Prioritätsactien im Rahmen und unter den Bedingungen des Gesetzes vom 17. December 1892, Nr. 8 L.-G.-Bl. ai 1893, sowie nnter der Voraussetzung zuzusichern, dass die Verhandlungen mit den Interessenten und der k. k. Regiernng zu einem befriedigenden Abschlusse gelangen.

2. Der Landesausschuss wird beauftragt, mit der k. k. Regierung betreffs der zu hoch erscheinenden Anschlusskosten in Verhandlung zu treten.

VI.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, dem Localbahnunternehmen Joachimsthal—Schlackenwerth die Garantie des Landes für die Verzinsung und Tilgung von Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) beziehungsweise Prioritätsactien innerhalb der Grenzen und unter den Bedingungen des Landesgesetzes vom 17. December 1892, Z. 8, L.-G.-Bl. ex 1893, definitiv zuzusichern.

VII.

1. Der Landesausschuss wird ermächtigt, dem Localbahnunternehmen Čerčan—Modřan mit der Abzweigung Měchenic—Dobříš die Garantie des Landes für die Verzinsung und Tilgung von Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) eventnell auch Prioritätsactien innerhalb der Grenzen nnd nnter den Bedingungen des Landesgesetzes vom 17. December 1892, Nr. 8, L.-G.-Bl. ex 1893, sowie unter der Voraussetzung definitiv zuzusichern, dass die mit den Interessenten und der k. k. Regierung eingeleiteten Verhandlungen zu einem befriedigenden Abschlusse gelangen.

2. Der Landesausschuss wird ermächtigt, dem Bezirke Königsaal zum Baue einer eisernen Brücke über die Moldau in Königsaal eine Landessubvention in der Höhe von einem Drittel des von der technischen Abtheilung des Landesausschusses präliminirten Bauaufwandes unter der Voraussetzung zu bewilligen, dass der Brückenbau von der Bezirksvertretung in Königsaal als Bezirksbau unternommen und von derselben ein Drittel der Baukosten bestritten, und dass von dem Localbahnunternehmen Čerčan—Modřan mit der Abzweigung Měchenic—Dobříš das restliche Drittel der Baukosten geleistet werden wird.

Diese Subvention ist seinerzeit mit entsprechenden Theilbeträgen in die Landesvoranschläge der einzelnen Jahre einzustellen.

3. In Folge dieses Beschlusses wird der Landtagsbeschluss vom 13. September 1892, mit welchem für den Bau einer Localbahn von Čerčan über Modřan nach Kuchelbad mit der Localflügelbahn von Měchenic nach Dobříš eine Landessnbvention von 250.000 fl. durch Ankauf von Stammactien in Aussicht gestellt wnrde, aufgehoben.

VIII.

Der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein als Unternehmer und Concessionswerber wird zur Durchführung des Baues der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein ein mit vier Percent verzinsliches, binnen zehn Jahren rückzahlbares Landesdarlehen von 20.000 fl. gewährt.

Dieses Landesdarlehen ist unmittelbar nach dem Darlehen der Landesbank für das Königreich Böhmen auf dem Bahnkörper hypothekarisch sicherzustellen.

Auch vor Ablauf von zehn Jahren hat die sofortige Fälligkeit des Darlehens einzutreten, wenn die Bahn in dritte Hand übergehen sollte.

Dieser Betrag von 20.000 fl. wird zn diesem Behufe in den Landesvoranschlag für das Jahr 1894 eingestellt.

Der Landesausschuss wird beauftragt nach Vereinbarung mit der Firma Heinrich Mattoni die diesen Vorschuss betreffenden Verzinsungs- und Rückzahlungsraten in die Landesvoranschläge der künftigen Jahre einzustellen.

IX.

In Berücksichtigung des ausnahmsweisen Sachverhaltes wird der Landesausschuss ermächtigt, für die projectirten Localbahnen: Rakonitz—Mlatz, Rakonitz—Pladen, Pladen—Luditz—Bnchau und Luditz—Petschan die erbetene Zinsen- und Tilgungsgarantie, beziehungsweise finanzielle Unterstützung im Sinne des § 2, Landes-Gesetz vom 17. December 1892, Nr. 8 ex 1893, auszusprechen, sobald die in diesem Gesetze enthaltenen Vorbedingungen im vollen Umfange für das einzelne Project eingetreten sein werden.

X.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, dem Unternehmen einer Localbahn von der Station Nakří-Netolic der k. k. Staats-

bahn Wien—Eger zur Stadt Netelic die Garantie des Landes für die Verzinsung und Tilgung von Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) eventuell Prioritätsactien innerhalb der Grenzen und unter den Bedingungen des Landesgesetzes vom 17. December 1892, Z. 8, L.-G.-Bl. ex 1893, sowie unter der Voraussetzung definitiv zuzusichern, dass die mit den Interessenten eingeleiteten und vom Landesausschusse selbst zu Ende führenden Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultate gelangen.

XI.

Der Landesausschuss wird beauftragt, die diesbezüglichen Interessenten, beziehungsweise das Consortium für Erbauung der Bahn von Vodňan nach Moldauthein aufzufordern, baldigst das Verzeichniss der Beiträge zum Ankaufe von Stammactien der angeführten Bahn, sowie den Finanzplan vorzulegen.

XII.

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, dass sie, vorläufig ohne Rücksichtsnahme auf die Zweiglinien nach Rožmital und nach Schlüsselburg den Bau der Hauptstrasse Březnitz—Blatná—Strakonitz durch finanzielle Unterstützung mittelst Ankaufes von Stammactien sicherstelle und in der nächsten Reichsrathssession die betreffenden Gesetzesvorlagen mache.

XIII.

Der Landesausschuss wird beauftragt, die Gesuche und Petitionen der Interessenten für den Bau der Eisenbahnen Winterberg-Wallern—Salnau, Neuhof—Weseritz und Karlsbad—Marienbad eingehend zu prüfen und thunlichst zu berücksichtigen.

XIV.

Der Landesausschuss wird beauftragt, mit der k. k. Regierung in der Richtung zu verhandeln, dass in den betreffenden Fällen die k. k. Staatsbahnen die Anschlusskosten in höherem Masse bestreiten mögen.

XV.

Der Landesausschuss wird beauftragt, alle im vorliegenden Berichte und der Beilage XI aufgeführten Gesuche und Petitionen bezüglich Förderung der darin genannten Localbahnprojecte, ferner jene Petitionen, welche diesbezüglich noch nachträglich eingelangt sind, oder noch einlangen werden, im Sinne der beigefügten Bemerkungen und den Grundsätzen, welche vom hohen Landtage auf Grundlage des Berichtes der Commission für öffentliche Arbeiten vom 10. Jänner 1893 (Druck LII. Nr. 303 Ldtg.) genehmigt wurden, ihrer Erledigung zuzuführen.

XVI.

Der Landesausschuss wird beauftragt, die vom hohen Landtage beschlossene Einsetzung des Eisenbahnrathes und Anstellung des nöthigen Hilfspersonales mit thunlichster Beschleunigung auszuführen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Sudoměřitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Jung-Woschitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Jung-Woschitz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sudoměřitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Jung-Woschitz im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung, bei welcher auch die Frage der eventuellen schmalspurigen Anlage der projectirten Localbahn in Erwägung zu ziehen sein wird, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 1624.]

— (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision des Projectes des Bezirksausschusses in Jungwoschitz für eine normalspurige Localbahn von der Station Sudoměřitz der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Jung-Woschitz für den 28. März anberaumt und mit der Leitung der Commission den k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 6069.]

Projectirte Drahtseilbahn Triest-Scorcola. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. März die k. k. Statthalterei in Triest angewiesen, hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Geiringer & Comp. in Triest im Vereine mit dem Oberingenieur Friedrich Seligmann in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine Drahtseilbahn von Triest nach Scorcola im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 7286.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Herstellung eines Flugdaches und Verlängerung der Laderampe in Unhoscht.) In der Station Unhoscht wurde ein Flugdach hergestellt und die Laderampe verlängert. [8. März, Z. 6193.]

Böhmische Westbahn. (Typen für eiserne Signalbuden.) Die Typenpläne für eiserne Signalbuden behufs Unterbringung der elektrischen Glockenschlagwerke wurden genehmigt. [14. März, Z. 9301.]

Böhmische Nordbahn. (Herstellung von Aschengruben.) In den Stationen Tetschen und Steinschönau der obigen Eisenbahn wurden Aschengruben errichtet. [4. März, Z. 11.626.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn. (Sicherung der Durchfahrt der Züge bei der Verladegeleise-Anlage in km 6·6 zwischen Bakov und Weisswasser.) Die in km 6·6 zwischen den Stationen Bakov und Weisswasser der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach situirte Ladegeleise-Anlage, bestehend aus zwei Stürzgeleisen, von denen das eine in das currente Geleise eingebunden ist, wurde zur Sicherung der durchgehend verkehrenden und der daselbst manipulirenden Züge mit einem Sicherungsapparate versehen. Diese Sicherungsanlage umfasst den in der currenten Bahn liegenden Wechsel, den in dem Ausweichgeleise gelegenen Geleisesperrbaum und zwei zur Deckung der Abzweigung dienende Mastsignale. Der Stellapparat, welcher unmittelbar auf den hölzernen Schwellen des besagten Wechsels angebracht ist, enthält zwei Stellhebel, wovon der eine zum Stellen des Abzweigungswechsels, der zweite zum Stellen der beiden Mastsignale, sowie zur Entriegelung, bezw. Verriegelung des Geleisesperrbaumes dient. Die gegenseitige Abhängigkeit des Weichen- und des Signalstellhebels wird durch einen zwischen diesen beiden Stellhebeln angebrachten Verschlusshebel bewirkt. [G.-I.-Z. 3386.]

Böhmische Westbahn. (Flügelbahn Stupno-Břas—Radnitz.) Die Längen für die am 1. December 1893 dem öffentlichen Verkehre übergebene Fortsetzungsstrecke der Linie Chrast—Stupno-Břas der Böhmischen Westbahn von Stupno-Břas nach Radnitz wurden behördlich festgestellt, und zwar beträgt die Baulänge vom Abzweigungswechsel Nr. 4 aus dem Hauptgeleise Chrast—Stupno-Břas bis zum Geleiseabschlusse in der Station Radnitz 6·628 km und die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Stupno-Břas bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Radnitz 6·595 km. Ausser den mehrgenannten zwei Stationen kommen in der genannten Zweiglinie keine Zwischenstationen oder Haltestellen vor. Die Station Stupno-Břas hat die Nivellete-Côte 432·262 m und die Station Radnitz 400·957 m.

Localbahn Wien—Wr.-Neudorf. (Ertheilung von Prämien für die rechtzeitige Entdeckung von Gebrechen an Schienen und Fahrbetriebsmitteln.) Die Verwaltung der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf hat die Einführung getroffen, dass allen jenen Bediensteten, welche durch rechtzeitige Entdeckung von Gebrechen an Schienen und Fahrbetriebsmitteln im Verkehr zur Verhütung von Unglücksfällen beigetragen haben, vom 1. März ab Prämien nach folgendem Modus ausgezahlt werden: Für entdeckte Schienenbrüche 1 fl., Brüche von Radreifen oder Achsen 2 fl., radlose Achsen 2 fl. Weiters wurde das gesammte Personale verständigt, dass die Bahnverwaltung auch für etwaige oben nicht genannte Gebrechen durch deren rechtzeitige Entdeckung im Verkehr Bahnunfällen oder Verkehrsstörungen vorgebeugt wird, fallweise kleinere Prämien als Belohnung für den Entdecker bewilligt. [G.-I.-Z. 3961.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Annullirungszeichen für ein andauernd ausser Betrieb gesetztes Einfahrtssignal.) Die k. k. General-Inspection hat der österr. Nordwestbahn gestattet, bis zur Einführung der neuen Signalordnung die Annullirung eines andauernd ausser Betrieb gesetzten Einfahrtssignales in der Weise kenntlich zu machen, dass senkrecht zum obersten Signalarme, gleichviel ob derselbe horizontal oder unter 45 Grad schräg nach aufwärts gerichtet ist, eine Latte angebracht und ausserdem bei Dunkelheit eine nach beiden Richtungen hin weisses Licht zeigende Laterne in normaler Höhe aufgezogen wird. [6. Jänner, G.-I.-Z. 23.794.]

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1003	15.370	4.102	20.475	41	30	19	90	0·4	57	1	79	2	.	.	3	4	.	6
Nordöstliche Linien	168	3.220	3.536	6.924	3	15	35	53	0·7	24	2	83	3	.	1	.	2	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	56	547	.	603	1	1	.	2	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	.	268	.	268	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	365	308	673	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	112	868	756	1.736	2	4	.	6	0·3	5	1	7	.	3	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	56	308	168	532	.	6	.	6	1·1	3	2	1	.	.	.	2	.	1	
Buschtěhrader Eisenbahn	56	281	1.428	1.765	3	3	2	8	0·4	3	1	9	2	1	.	.	.	3	
Eisenbahn Wien-Aspang	.	282	672	954	.	5	.	5	0·5	1	.	2	2	.	.	.	.	.	
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	196	112	308	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	421	3.681	2.931	7.033	8	8	.	16	0·2	12	2	7	9	.	.	.	2	.	5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	392	.	392	.	4	.	4	1·0	1	.	3	1	.	.	.	.	.	
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	420	56	476	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Oesterr. Nordwestbahn	308	2.662	1.714	4.684	7	4	.	11	0·2	9	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	472	4.363	2.940	7.775	24	18	10	52	0·6	41	.	20	.	.	.	.	4	.	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	224	38	262	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Südbahn-Gesellschaft	721	4.079	877	5.677	6	13	1	20	0·3	27	4	8	1	1	.	1	.	4	
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.014	308	1.322	.	1	.	1	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	112	224	336	.	.	6	6	1·7	.	.	6	.	.	.	.	.	.	
Wiener Verbindungsbahn	24	1.120	.	1.144	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Totale	3397	39.940	20.226	63 563	95	112	73	280	.	184	13	227	20	5	1	3	15	.	25

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
5. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·0 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·0 „
7. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
8. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·2 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·2 „
11. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·3 „
12. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·3 „
13. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·3 pCt.
14. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·4 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·4 „
16. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·5 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·6 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·7 „
19. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 1·0 „
20. Böhmische Westbahn . . . . . 1·1 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·7 „

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Personen- und Frachtenfahrten des Seedampfers „Medea D“ zwischen Galatz—Batum, Fahrplan pro April bis September 1894.) Der Seedampfer „Medea D“ fährt während der Monate April — September regelmässig (ohne Haftung) im Personen- und Güterdienste zwischen Galatz—Batum nach folgendem Fahrplan: Die Abfahrt ab Galatz erfolgt am 1. April, 19. April, 7. Mai, 25. Mai, 12. Juni, 30. Juni, 18. Juli, 5. August, 23. August und 10. September; die Ankunft in Batum am 4. April, 22. April, 10. Mai, 28. Mai, 15. Juni, 3. Juli, 21. Juli, 8. August, 26. August und 13. September. Die Abfahrt ab Batum erfolgt am 8. April, 26. April, 14. Mai, 1. Juni, 19. Juni, 7. Juli, 25. Juli, 12. August, 30. August und am 17. September; die Ankunft in Galatz am 11. April, 29. April, 17. Mai, 4. Juni, 22. Juni, 10. Juli, 28. Juli, 15. August, 2. September und 20. September. — Die Abfahrtstage werden möglichst eingehalten, ohne dass diesfalls eine Haftung übernommen werden kann. Die Passagier-Fahrpreise (exclusive der Verköstigung) betragen:

Von Galatz nach Batum: I. Platz 47 Francs, II. Platz und Verdeck 26 Francs, Gepäcksübergewicht pro 100 kg 5 Francs.

Von Sulina nach Batum: I. Platz 42 Francs, II. Platz nnd Verdeck 23 Francs, Gepäckübergewicht pro 100 kg 5 Francs.
Von Batnm nach Sulina: I. Platz 16 Rubel, II. Platz und Verdeck 9 Rubel, Gepäcksübergewicht pro 100 kg 2 Rubel.
Von Batum nach Galatz: I. Platz 18 Rnbel, II. Platz und Verdeck 10 Rnbel, Gepäckübergewicht pro 100 kg 2 Rubel.
Jedes Fahrbillet gibt Ansprnch auf 25 kg Freigepäck. Die gesellschaftliche Vertretung in Batum ist Capitän C. Stechina.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. März bis zum 1. April.)

Adriatischer Dienst.

27. März, nm 11 Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
28. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
29. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sehenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.
29. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
30. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Snltan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sehenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.
31. „ nm 11 Uhr Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
1. April, nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sehenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. März, nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jnno", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührnng von Finme, Corfn, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräns nnd Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè nnd Rhodns.
28. „ nm 4 Uhr Nacmittags: Dampfer „Niohe", Capitän G. Morovich, nach Thessalien his Constantinopel, mit Berührnng von S. Giov. di Medna, Santi Qnaranta, Corfn, Santa Manra, Argostoli, Calamata, Piräns, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch nnd Dardanellen. Ferner nach Ineholi, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Batnm, Odessa, Varna, Burgas, Knstendjè, Sulina, Galatz nnd Braila.
29. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Espero", Capitän F. D' Este, nach Syrien nnd Karamanien his Constantinopel, mit Berührnng von Finme, Corfn, Alexandrien nnd Smyrna.
30. „ zn Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol nnd Rhodns
31. „ nm 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Austria", Capitän A. Benedettich, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfn, Patras, Piräns nnd Dardanellen. Anschlnss in Piräns nach Khios, Smyrna nnd Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineholi, Samsnn, Kerasnnd, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, zn Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschlnss in Bombay nach China nnd Japan his Kohe.
21. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „.....". Capitän ...., nach Indien, China nnd Japan, mit Berührnng von Finme, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kohe.
„ nach Madras nnd Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

5. April, Dampfer „Helios", Capitän C. Androvich, nach Santos, mit Berührnng von Finme, Pernambnco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate April 1894.) Im Monate April werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht dnrch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	April
Finme	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Bnda"	1
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua[2]), Marseille	„Tihor"	2
„	Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola"	5
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Adria"	8
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genua[2]), Marseille	„Jókai"	9
Finme	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Arpád"	15
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua,[2]) Marseille	„B. Kemény"	16
„	Malt.[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari. Triest	„Carola"	19
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Szápáry"	22
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna[2]), Marseille	„Tisza"	23
Finme, Triest	Tanger[3]), Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Andrássy"	25
„ „	Barcelona[5])	„Petöfi"	25
„ „	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Bnda"	29
„ „	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua[2]), Marseille	„Tibor"	30
Finme	Gibraltar[3]), London	„Zrinyi"	1—10
„	Liverpool	„Trinidad" (Cnnard Line)	1—10
„	New-York	„Bolivia" (Anchor Line)	1—10
„	Hnll, Newcastle o/T	„Bassano"	10—20
„	London	„Wm. Bailey"	10—20
„	Liverpool	„Flaminian"	10—20
„	Algier[3]), Glasgow	„Baross"	20—30
„	Leith		20—30
„	London	„Winestead"	20—30
„	Ronen	„Széchényi"	20—30
„	Liverpool	„Saragossa" (CnnardLine)	20—30
„	New-York	„Britannia" (Anchor Line)	20—30
„	Bordeaux, Nantes	„Kálman Király"	25/IV—5/V
„	Rotterdam, Antwerpen	„Báthóri"	25/IV—5/V
„	Liverpool	„Leshian"	25/IV—5/V
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„B. Kemény"	3
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Szápáry"	7
Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	9
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tisza"	10
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Bnda"	14
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tihor"	17
Marseille, Genna, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Adria"	21
Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola"	23
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Jókai"	24
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Arpád"	28
London	Triest, Fiume	„Matlekovits"	1—10
Liverpool	Finme, Triest	„Saragossa" (Cunard L.)	1—10
London	Triest, Fiume	„Winestead"	1—10
Liverpool	„ „	„Leshian"	5—15
Bordeaux	„ „	„Mátyás Király"	5—15
Hnll, Newcastle o/T.	„ „	„Rosario"	10—20
Ronen	„ „	„Rákóczy"	10—20
Leith	„ „	„Szent László"	10—20
Liverpool	Finme, Triest	„Tarifa" (Cnnard L.)	15—25
Glasgow	Triest, Fiume	„Zichy"	15—25
London	„ „	„Zrinyi"	15—25
Bordeaux	„ „	„Szent István"	20—30
Antwerpen	„ „	„Deák"	20—30
London	„ „	„Narva"	20—30

[1]) Directe Fahrkarten nnd Ladescheine mit unmittelbarer Umschiffnng in Malta nach Tnnis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Snsa nnd den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Directe Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffnng in Genna nach Montevideo, Bnenos-Ayres nnd Rosario.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier, Tanger oder Gibraltar angemeldet wnrden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[4]) Bedingnngsweise Berührnng.

[5]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlanfen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Anskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2. — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Lemberg für Galizien.) In der Liste sind 116 Sachverständige verzeichnet, somit um 4 mehr als im Vorjahre; hievon gehören: für Landwirthschaft 73, Forstwesen 19, Baufach 16, Fabriken 5 und Bergwesen 3. [4. März, Z. 10.694.]

— (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Lemberg für Bukowina.) In der Liste sind 20 Sachverständige verzeichnet, somit um 4 mehr als im Vorjahre; hievon gehören: 2 dem Baufache und 18 der Landwirthschaft an. [4. März, Z. 10.693.]

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Frachtzuschlag im Falle der Ueberlast eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens.) In der Berathung der für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits aufzustellenden zusätzlichen Bestimmungen zu Art. 7 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, bezw. zu § 3 der Ausführungsbestimmungen hat sich eine Meinungsverschiedenheit zwischen den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen herausgestellt. Bei Ueberlast eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens um mehr als 5 pCt. seiner Tragfähigkeit (beziehungsweise in Oesterreich-Ungarn und Deutschland Ladegewicht) berechnen nämlich die einen jener Verwaltungen die Fracht, deren Zehnfaches vorkommenden Falles als Geldbusse einzuheben ist, nur von dem 5 pCt. übersteigenden Uebergewicht, während Seitens der anderen Bahnen das gesammte, die Tragfähigkeit (bezw. das Ladegewicht) übersteigende Gewicht der Berechnung der Frachtdifferenz, bezw. der im letzten Absatz des § 3 der Ausführungsbestimmungen vorgesehenen Geldbusse, zu Grunde gelegt wird. Da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, so wurde das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport um eine Entscheidung darüber angerufen, welche Auslegung der in Frage stehenden Bestimmung die richtige sei. Das Centralamt hat darüber wie folgt geantwortet: „Das Centralamt hat in erster Linie geglaubt, prüfen zu sollen, ob eine der im Art. 57, Z. 3, des internationalen Uebereinkommens vorgesehenen Streitigkeit vorliege. Es hat aber diese Frage verneinen müssen, weil es sich in der That nicht um einen Rechtsstreit im Sinne der erwähnten Bestimmung, sondern um eine einfache Meinungsverschiedenheit in der Auslegung dieser selbst handelt. Das Centralamt steht indessen nicht an, dem Ansuchen in der gleichen Weise zu entsprechen, in welcher bisher schon wiederholt die Anfragen von Staaten und von Bahnverwaltungen behandelt worden sind unter dem Vorbehalte nämlich der Rechtstellung der competenten Landesbehörden und der diesen zustehenden Entscheidungen. Unter diesem Vorbehalt hat das Centralamt seine Anschauung folgendermassen formulirt: Der letzte Absatz des § 3 der Ausführungsbestimmungen hat in Verbindung mit dem Art. 7 des internationalen Uebereinkommens den Zweck, die Eisenbahnen gegen eine missbräuchliche Belastung der Wagen zu schützen. Er setzt aber mit Rücksicht auf die verschiedenen Umstände, welche eine Ueberschreitung der Tragfähigkeit (bezw. des Ladegewichtes) entschuldigen können, voraus, dass eine Ueberlast bis auf 5 pCt. nur mit einem Frachtzuschlage geahndet werden soll. Erst wenn die Ueberlast mehr als 5 pCt. beträgt, hört die Vermuthung einer unabsichtlichen Uebertretung auf und soll die Geldbusse zur Anwendung kommen. Durch die von den deutschen und den niederländischen Eisenbahnen vertretene Auslegung des § 3 — Berechnung der Geldbusse nur auf der Frachtdifferenz für das die 5 pCt. übersteigende Uebergewicht — würde die Härte, welche in der Geldbusse unter Umständen liegen kann, gemildert. — Das Centralamt könnte, wenn es sich nur darum handeln würde, frei zwischen dieser Auslegung und derjenigen zu wählen, welche von den österreichischen und belgischen Verwaltungen vertreten wurde, ohne Bedenken dem für das verkehrtreibende Publicum günstigeren Modus den Vorzug geben. Da aber ein Bescheid nicht in diesem Sinne, sondern darüber abzugeben ist, welches nach der Ansicht des Centralamtes die richtige Auslegung des letzten Absatzes des § 3 sei, so muss sich das Centralamt der von den letztgenannten Verwaltungen geltend gemachten Ansicht anschliessen. Der Wortlaut der in Betracht kommenden Stelle gestattet keine andere Auffassung, denn die Frachtdifferenz, welche hiernach der Bemessung der Geldbusse zu Grunde gelegt werden soll, kann nur die Differenz zwischen dem vom Absender declarirten und dem von der Eisenbahn ermittelten wirklichen Gewichte sein und sie muss daher nothwendig die 5 pCt. in sich schliessen, innerhalb welchen die Ueberlastung sonst nur die Zahlung des Frachtzuschlages bedingen würde. Wenn darin eine unbillige Härte liegen sollte, so kann nur durch eine Aenderung des § 3 abgeholfen werden, welche allein den vertragschliessenden Staaten zusteht. Dabei setzt das Centralamt allerdings voraus, dass die Einrichtungen vorhanden sind, welche dem Absender ermöglichen, das wirkliche Gewicht der von ihm verladenen Sendung constatiren zu lassen. Wenn die Verwiegung verlangt worden ist, so wird gemäss dem letzten Absatz des Art. 7 des Uebereinkommens von einem Frachtzuschlag oder von einer Geldbusse auch dann nicht die Rede sein können, wenn das einmal festgestellte oder anerkannte Gewicht etwa in Folge von Witterungseinflüssen eine Veränderung erfahren hätte.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

— (Rechte des Empfängers bei unvollständiger Ablieferung einer Sendung.) Eine Anfrage, ob der Empfänger berechtigt sei, die Annahme und die Zahlung der Fracht zu verweigern, wenn von mehreren zu einer Sendung gehörenden Gegenständen (Ballen) einzelne bei der Ablieferung fehlen, wurde vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet, dass im internationalen Uebereinkommen weder eine Verpflichtung zur Annahme des Gutes für den Empfänger ausgesprochen, noch eine Vorschrift darüber enthalten sei, ob in einem solchen Falle die Fracht für die ganze Sendung oder nur für die abgelieferten Stücke bezahlt werden müsse. Jedenfalls stehe dem Empfänger frei, die theilweise Ablieferung anzunehmen; nur müsse er gemäss Art. 44 in der Empfangsbescheinigung die nicht abgelieferten Gegenstände unter specieller Bezeichnung derselben ausschliessen. Dies müsse auch das Recht auf die Rückforderung der zu viel bezahlten Fracht in sich begreifen, wenn die fehlenden Gegenstände nicht nachträglich abgeliefert werden sollten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

— (Declaration des Interesses an der Lieferung.) Ein Absender beklagte sich über den gegenüber der früheren Gebühr für die Werthversicherung ungleich höheren Betrag des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport hat darüber geantwortet, dass die Declaration des Interesses an der Lieferung nicht zu verwechseln ist mit der früheren Werthdeclaration, welche bei hochwerthigen Gütern erforderlich war, weil die Betriebs-Reglements der meisten Länder als Norm nur eine beschränkte Haftung kannten. Diese Werthdeclaration ist nicht mehr nöthig, weil gemäss Art. 34 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Eisenbahnen bei gänzlichem oder theilweisem Verlust eines Gutes nur für den ganzen Handelswerth und in dessen Ermanglung für den gemeinen Werth haften, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zur Zeit der Annahme zur Beförderung hatte. Ebenso folgt die Pflicht der Eisenbahn zur Vergütung eines etwaigen Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht im Falle nicht eingehaltener Lieferfrist auch ohne vorangegangene Declaration eines Interesses. Die Declaration des Interesses an die Lieferung hat nur einen Zweck, wenn und soweit das Gut für den Absender einen besonderen Werth repräsentirt, welcher durch die Vergütung des Handelswerthes oder des gemeinen Werthes nicht gedeckt wäre, diesen besonderen Werth (das individuelle Interesse) durch die Interessedeclaration sich zu wahren. Der hohe Frachtzuschlag, über den der Absender sich beklagte, ist daraus erwachsen, dass er in die Interessedeclaration auch den Handelswerth des Gutes einbezogen hat. Es wurde ihm gerathen, unter Darlegung des Sachverhaltes bei der Eisenbahn um Rückersatz des auf diesen Werth bezahlten Theiles des Frachtzuschlages nachzusuchen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XLVI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 20. März herausgegebene XLVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 541: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. März 1894, Z. 30.838, betreffend die Beibringung des Viehpasses für jedes auf den Markt gebrachte Pferd.

Notiz: Erlass der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. Februar 1894, Z. 25.269, betreffend den Viehtransport.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 17, 18, 27 und 28 des Nachtrages IX zum Theil II, Heft 2, für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze zwischen Braila loco und transit, sowie Galatz loco und transit einerseits und Zittau (Sächsische Staatsbahnen) andererseits treten mit 1. Mai 1894 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 22. März 1894. [239]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Bayerisch - Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Hinausgabe des I. Nachtrages zum Tarife.

Mit Wirksamkeit vom 10. April 1894 gelangt der I. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen Stationen der Directions-Bezirke Altona, Hannover, Elberfeld und Frankfurt a/M., sowie der Werrabahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, der Station Carlsbad der Buschtěhrader Bahn und den Stationen Marienbad und Wien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits vom 1. Juli 1893 zur Einführung.

Wien, am 22. März 1894. [240]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Tourbillets zwischen der Station Taušim einerseits und Brandeis a/E. und Čelakowitz andererseits.

Vom 1. April 1894 an werden die Fahrpreise zwischen der Station Taušim einerseits und den Stationen Brandeis a/E. und Čelakowitz andererseits ermässigt und betragen per Person

zwischen Taušim und Brandeis a/E. in der II. Cl. 20 kr.,
„ „ „ „ III. „ 10 „
„ „ „ Čelakowitz „ „ II. „ 20 „
„ „ „ „ III. „ 10 „

inclusive Stempel.

Wien, am 23. März 1894. [241]

Personenverkehr über die Strecke Dresden—Berlin im Verkehre mit österr.-ungar.-rumänischen Stationen.

Aenderung der Tarifsätze.

Die Tarifsätze im Personen- und Gepäcksverkehre zwischen Dresden-Altstadt Ort sowie Uebergang einerseits und Berlin Ort sowie Uebergang andererseits erleiden ab 15. Mai 1894 im Verkehre zwischen deutschen Stationen einerseits und österreichischen, ungarischen, sowie rumänischen Stationen andererseits geringfügige Erhöhungen.

Wien, am 23. März 1894. [242]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverkehr.

Manipulationsgebühren für die Reexpedition von Holztransporten in Villach (Südbahn).

Vom 1. April 1894 angefangen bis auf Widerruf werden die Manipulationsgebühren für Holzsendungen, welche von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht incl. proveniren und im Sinne der Kundmachung, Z. 1013, in der Nummer 138 des Verordnungs-Blattes vom 2. December 1893 nach Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen und Triest-Südbahn in Villach-Südbahn reexpedirt werden, herabgesetzt.

Von dem genannten Tage an wird nämlich für die betreffenden in Villach-Südbahn reexpedirten Holzsendungen Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eine Manipulationsgebühr von fl. 2.50 ö. W. pro Wagen (anstatt wie bisher fl. 4.— ö. W.) erhoben, wenn das Ab- und Aufladen durch die Partei erfolgt, und eine Manipulationsgebühr von fl. 6.50 ö. W. pro Wagen (anstatt wie bisher fl. 8.— ö. W.) berechnet, wenn das Ab- und Aufladen durch die Bahnorgane besorgt wird.

Wien, am 24. März 1894. [243]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge VIII zu den Heften 1 und 2 und Nachtrag IX zum Heft 3.

Zum Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarif vom 20. Juni 1890 treten mit 15. April 1894 folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag VIII, Heft 1,
b) „ VIII, „ 2,
c) „ IX, „ 3.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise ad a) 0·08 Mk. und ad b) und c) 0·15 Mk. erhältlich.

Wien, am 21. März 1894. [244]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I vom 1. April 1894. (Einführung eines neuen Theiles I.) Am 1. April 1894 wird, wie bereits im Vrdgs.-Bl. Nr. 26 mitgetheilt worden ist, unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen I und II ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, in Kraft gesetzt.

Der neue Tarif stimmt mit dem bisherigen Gütertarif im Allgemeinen überein, enthält jedoch eine Reihe von Aenderungen, von denen die wesentlichen nachstehend erläutert sind:

Soweit dadurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, was nachstehend durch das Zeichen + ersichtlich gemacht ist, bleiben die gegenwärtig geltenden Tarifbestimmungen noch bis zum 15. April d. J. in Kraft.

I. Im Abschnitt A sind die Zusatzbestimmungen I (1) zu § 50, VII (1) zu § 51, sowie II und III zu § 64 der Verkehrsordnung geändert.

II. Im Abschnitt B Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification ist Folgendes geändert:

1. Im § 4 (1) sind die Worte „mit einem Schnellzuge befördert" durch: „mit denjenigen Zügen befördert, mit welchen die Bestimmuugsstation am schnellsten erreicht wird", ersetzt, + ferner ist nach Absatz (2) nicht mehr das doppelte Gewicht, sondern der doppelte Eilgutsatz der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.
2. Nach § 17 (5) ist der Eintritt der gleichen Frachtberechnung wie bei der Beförderung von Gold- und Silberbarren und dergleichen nicht mehr durch die Beförderung der betreffenden Gegenstände in besonderen Wagen, sondern durch die Angabe eines höheren als des festgesetzten Werthes bedingt.
3. Im § 22 ist unter 2 das Wort „eiserne" vor „Kinderschlitten" gestrichen, so dass auch andere (hölzerne) nicht hierunter fallen: + die Bestimmung unter 3 ist auf „Förder- und Kippwagen", wie solche im Bau- und Bergwerksbetriebe, in Steinbrüchen, Fabriken nnd dgl. verwendet werden, beschränkt, andere Transport- und Förderwagen etc. etc. sind demnach nicht mehr einbegriffen; unter 4 ist vor „Feuerspritzen" zugesetzt: „auf Rädern laufende", solche ohne Räder gehören also hierzu nicht mehr.
4. § 23 ist nnter (1) hinter „Lattenkisten und Harasse" durch den Zusatz erweitert: „auch zerlegt in Bündeln"; unter (2) sind die Worte „Packstroh oder Hen" durch: „Packstroh, Heu oder sonstiges Füllmaterial" ersetzt, worunter alle anderen Verpackungsmittel, wie Holzwolle, Hobel- und Sägespäne, Häcksel, Spreu, Reis- und Hirsehülsen, Moos, Seegras, Werg, Papierspäne und Schnitzel, zu verstehen sind.
5. + Die Bestimmnng im § 33 ist auf die näher bezeichneten Militärbrieftauben beschränkt, andere Brieftauben sind sonach von dieser Begünstigung ausgeschlossen.
6. § 34 ist dahin erweitert, dass die in demselben festgesetzte Vergünstigung für frische, auch oberflächlich gesalzene (grüne) Häringe — also unter Ausschluss der Salzhäringe — unter Berechnung der Fracht zu den Sätzen des Specialtarifes I gewährt wird.
7. Im neuen § 35 sind Bestimmungen über Begleiter von Bienen, Brieftauben, lebenden Fischen und Fischbrut, sowie im neuen § 36 solche über die Frachtberechnung nach dem halben Gewichte für Milchgefässe, welche anstatt leer mit minderwerthigen Milchrückständen (Magermilch, Buttermilch und Molken) gefüllt zurückgesandt werden, enthalten. Die Nummern der folgenden Paragraphen 35—45 sind in 37—47 geändert.
8. Die Bestimmnng im § 47 (bisher 45) ist auf die den Biersendnngen gegen den Einfluss der Kälte beigegebenen Schutzmittel ausgedehnt.
9. Im Verzeichniss der sperrigen Güter ist Nr. 20 der vorstehend unter 4 erwähnten Aenderung gemäss ergänzt.
10. In das Verzeichniss der in bedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter sind neu aufgenommen: Fleischdünger (unter 17), Klärmittel, Kupfervitriol-Speckstein-mehl, Maiskuchen und Maiskuchenmehl, Melassefutter; ferner ist Nr. 111 (bisher 107) dahin abgeändert, dass Thon, gebrannt, geröstet, auch gemahlen und präparirt, ohne Rücksicht auf die Verpackung, roher Thon dagegen nur in Säcken, Fässern, Kisten oder Kasten verpackt bedeckt befördert wird.
11. Der Specialtarif für bestimmte Stückgüter ist ausgedehnt auf Maiskucben uud Maiskuchenmehl, sowie Malzkeime (unter 3), Klärmittel, Knpfervitriol-Speckstein-mehl und Vitriollösung, wie im Specialtarif II genannt; ferner sind die unter 9 (früher 7) c aufgeführten Beispiele ordinärer Waaren durch Aufnahme von „Blei nnd Zinnfolie, ungefärbt und unbedruckt" erweitert, welcher Artikel sonach künftig ebenfalls zu diesem Specialtarif gehört, während gefärbte und bedruckte Blei- und Zinnfolie, sowie alle Fabrikate aus solcher, insbesondere Flaschenkapseln, hiervon ausgeschlossen bleiben.
12. Im Specialtarif I ist in der Position „Gerbstoffe" der Artikel „Garouille" aufgenommen, eine zu Gerbezwecken dienende afrikanische Baumrinde; die Position „Häringe" ist ergänzt in: „Häringe, frische (grüne) oder gesalzene"; unter Ziffer 4 der Position „Papiere" ist der Begriff „Papier aller Art im Falle der Ausfuhr" dahin erläutert, dass mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl.), bei welchen diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden, nicht dazu gehört.
13. Specialtarif II. Die Ziffer 7 der Position „Eisen und Stahl" ist durch den Zusatz „auch lose mit Papier umhüllt" ergänzt; in den Positionen „Hohlglaswaaren" nnd „Thonwaaren" ist statt „Körben und Kisten" gesetzt: „Körben, Kisten oder Fässern"; die Ziffer 6 der Position „Holz" ist in „Holzspäne zur Bier- und Essigklärung" geändert, wogegen „Hobelspäne" unter Ziffer 8 der Position „Holz" des Specialtarifes III aufgeführt sind; in der Position „Holzwaaren" ist zugesetzt: „roh bemalt"; die Position „Schmirgel" ist geändert in: „Schmirgel, zermalmt, gemahlen, pulverisirt oder geschlemmt, auch gepresst", Schmirgelsteine sind dagegen unter Ziffer 1 der Position „Steine" des Specialtarifs III versetzt; die Position „Thierhaare" ist ergänzt in: „Tbierhaare, gewaschen und gereinigt", dagegen sind „Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbuudene oder vermischte Hautabfälle" sowohl in eine besondere Position, wie an Stelle von „(Rindshaare zum Düngen)" in die Position „Düngemittel" des Specialtarifs III aufgenommen, so dass dieser Artikel auch unter Ziffer 1 des Specialtarifs für bestimmte Stückgüter fällt; iu der Position „Thon" ist zugesetzt: „oder geröstet" und in der gleichen Position des Specialtarifs III: „roh", dagegen ist in der Position „Erde" des Specialtarifs III „roher Thon (nur lose oder in Säcken verpackt)" gestrichen; neu aufgenommen sind die Positionen „Kupfervitriol-Speckstein-mehl", „Maiskuchen und Maiskuchenmehl", sowie „Melassefutter".
14. Im Specialtarif III sind ausser den bereits erwähnten noch folgende Aenderungen vorgenommen:
in der Position „Abfälle, eisenoxydhaltige" ist anstatt „metallhaltige Abfälle etc." gesetzt: „metall- oder stickstoffhaltige Abfälle der Anilinfarbenfabrication"; die Position „Abfälle von Rohmaterialien der Papierfabrication" ist anders gefasst, unter Ziffer 2 derselben ist zugesetzt: „Zeugfangstoff", + dagegen sind die Artikel „Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste" auf nicbt aufbereitete, d. h. weder gewaschene noch gewalzte, beschränkt; unter „Düngemittel" ist „Fleischdünger" (d. i. Fleischmehl zum Düngen und auf chemischem Wege hergestellter Fleischdünger) aufgenommen; die Position „Kisten" ist gemäss der vorstehend unter 4 erwähnten Aenderung ergänzt; unter Ziffer 6 der Position „Steine" sind „Filterplatten (Filterelemente)" zugesetzt; endlich sind neu aufgenommen die Positionen „Klärmittel für Schmutzwässer", „Thonerde, schwefelsaure, präparirte, im Falle der Ausfuhr" nnd „Wasserglas im Falle der Ausfuhr".

III. Das im Anhang enthaltene alphabetische Verzeichniss ist den vorstehend unter II erläuterten Aenderungen des Abschnittes B entsprechend abgeändert und ergänzt worden.

Der auf Seite 132—137 enthaltene Nebengebührentarif findet für die kgl. Bayerischen Stationen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der Bayerische Nebengebührentarif in Heft C des Bayerischen Localtarifs.

Druckabzüge des Tarifes können zum Preise von 70 Pfennigen per Stück bezogen werden.

Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages VI.) Der am 1. April 1894 zur Einführung gelangende Tarifnachtrag VI enthält abgeänderte Vorschriften für die Benützung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle, sowie Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Mineralöl-Rückstände auf den Verkehr der Station Lauterburg, ferner mit Wirkung vom 1. Mai 1894 erhöhte Frachtsätze für Berlin Central-Markthalle im Verkehr mit Constanz und Petershausen in Baden, sowie neue Frachtsätze für die badische Station Weisenbach, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Gernsbach—Weisenbach. Die im Nachtrage ausserdem enthaltene Ergänzung zu § 63 der Verkehrsordnung ist von den Anfsichtsbehörden genehmigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der Tarifnachtrag erhältlich ist.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
672	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Aužic	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe A giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 41·0		Im Kartirungswege		
				Čakovic	Nestomitz (Zuckerfabrik), Schönpriesen					52·2				
				Chrasterhof						52·2				
				Jungbunzlau						51·1				
				Knttenthal						52·2				
				Liblic-Bišic						46·3				
				Měšic						49·0				
				Münchengrätz						49·9				
				Neratovic						46·3				
				Satalic						54·4				
				Svijan-Podol						52·6				
				Vrntic						48·1				
673	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Střebicbovic-Vinařic (Libuschiner Schacht)		**Mindestverfrachtung von 20000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der K. k. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Tarifes vom 1. August 1892 bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. April 1894 bis 31. März 1895	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn u. s. w. vom 1. August 1892; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif Heft 1 vom 1. December 1893; Kohlentarif Böhmen—Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif Heft 3 vom 1. Mai 1892	Gegenwärtige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen	a) 7 Kreuzer ö. W. b) 12 Pfennig	Bei einer Mindestverfrachtung von 30000 t erhöht sich der Nachlass (a) um 1·8 Kreuzer ö. W. (b) um 2·8 Pfennig	Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. April 1895. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der K. k. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (K. k. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch—Rossbach

b) Stationen der K. k. Staatseisenbahnen (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 36 des Böhmisch-Bayerischen Kohlentarifes, Heft 1 vom 1. December 1893 genannten, ferner ausgenommen die Stationen Ainsebwang, Blatbach, Chum, Chamerau, Furth i/W., Kötzting, Rothmaissling, Miltach); Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach und Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes

Fortlaufende Nr.	674	675	676	677
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K.k.St.B.
	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide etc.	Erdfarben in anderer Verpackung als in Säcken als Frachtgut	Eisenbahnbau-Materialien und -Requisiten	
für die Transportstrecke: von	Stefanau, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Stupno-Bras Station der Böhm. Westbahn	Den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Stationen	
für die Transportstrecke: nach	Sämmtlichen deutschen Tarifstationen des im Theile II, Tarifhefte Nr. 1 bis 3 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 1 für den Nordösterr.-Mittelrheinischen Güter-Verkehr	Den im Hefte 2 des Gütertarifes für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (im Classenguttarife) enthaltenen Rheinisch-Westphälischen Stationen		
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bestimmungen des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für Güter des Specialtarifes III giltigen Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Trient und zum Baue der Valsuganabahn bestimmt sein, demzufolge auch mit direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen die „General-Bauunternehmung der Valsuganabahn, Rud. Stummer von Traunfels in Trient“ als Empfängerin zu figuriren hat, zur Bahnbeförderung gelangen	
	Vom 1. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vom 15. April 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894 .	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil II, Tarifhefte Nr. 1 bis 3 vom 1. September 1889 für den Nordösterr.-Mittelrheinischen Güter-Verkehr (u. z. Ausnahmetarif Nr. 1 für Getreide etc.)	Tarif für den Rheinisch-Westphälisch - Oesterr. - Ungarischen Eisenbahn - Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893	Localtarif	
Frachtsatz per 100 kg			Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Es gelangen die in dem genannten Ausnahmetarife Nr. 1 für die Station Olmütz bestehenden directen Frachtsätze zur Anwendung	Frachtsätze des Specialtarifes III erhöht um 14 Pfg. pro 100 kg	Fünfzig Procent von den jeweils nach dem Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII entfallenden normalen Frachtsätzen, jedoch unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer und eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			Verschieden	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen bis längstens Ende Februar 1895 zu bewirkende Vorlage der auf die nebenstehend näher bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	
Besondere Bemerkungen			Cedirungen dieser Frachtermässigung seitens der anspruchsberechtigten Bauunternehmung an dritte Personen sind unstatthaft	

Hinsichtlich der via Nowosielitza nach Russland austretenden Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz-Sendungen kommt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894, die Frachtberechnung nach Massgabe der im Hefte 2, Abschnitt D des Localtarifes, giltig vom 1. Jänner 1894, sub IX, B, 2 für derlei Transporte ab Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Nowosielitza festgestellten ermässigten Sätze schon bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Kartirungswege zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
678	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Laut Artikel-Verzeichniss der Serie 2 und 3 der nebenbezeichneten Ausnahmetarifes	Hopfgarten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	bezw. umgekehrt Schnittpunkt I II III IV V VI VII a) für den Verkehr mit Paris (Donaue und Reuilly) b) für den Verkehr mit den übrigen Tarif-Stationen der Französischen Ostbahn	Auflieferung von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Mai 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Ausnahmetarif Nr. 21, Serie 2 und 3 des Tarifes, Theil II a, Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verband vom 1. Juni 1890		Francs Gold für 1000 kg Serie 2 37·60 0·20*) Serie 3 23·30 Serie 2 35·65 0·20*) Serie 3 23·20 Serie 2 35·55 0·20*) Serie 3 23·20 Serie 2 33·55 0·20*) Serie 3 22·20 Serie 2 31·25 0·20*) Serie 3 20·95 Serie 2 26·55 0·20*) Serie 3 18·95 0·20*) a) Serie 2 22·60 0·20*) Serie 3 18·05 0·20*) b) Serie 2 23·70 0·20*) Serie 3 18·05 0·20*)		Im Kartirungswege		
679	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kaffee Südfrüchte aller Art, exclusive Citronen und Orangen	Triest	Salzburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Südöst.-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehr	kr. 185 188	kr. 162 162	kr. 23 26	Im Kartirungswege		
680	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine, roh	Wunsiedel Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aussig Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens (mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen)	Bis zur tarifmässigen Einführung, längstens bis zum 31. December 1894	Theil III, Heft 3 des Güter-tarifs für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1894	0·80 Mark 0·70 Mark 0·10 Mark			Im Kartirungswege		

*) Conredifferenzen, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen in doppeltem Betrage abzuziehen sind.
Die betreffenden bisherigen Frachtsätze werden hiedurch ersetzt

Fortlaufende Nr.	681	682	683	684
Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Hydranlischer Kalk (Roman-Cement) in Fässern oder Säcken verpackt, jedoch nur, wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, beziehungsweise auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind	Kochsalz	Steine, welche nach Classe C tarifiren	Steine, welche nach Classe B tarifiren
für die Transportstrecke von	a) Kufstein b) Kiefersfelden	Kornenburg	Deutschbrod	
für die Transportstrecke nach	Klein-Schwechat Klosterneuburg-Weidling Krems Krummnussbaum Linz Mathausen Melk Nussdorf Pöchlarn Tulln Wien Donauquaibahnhof Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Wien Lagerhaus Wien Praterquai	Kolin Dobrowitz	Prag Oe.N.W.B. Josefstadt-Jaroměř	Prag Os.N.W.B. Josefstadt-Jaroměř
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für Güter des Specialtarifes I giltigen Tarifbestimmungen	Die Gebührenberechnung erfolgt für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Koeten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Beliebige Mengen als Eil- oder Frachtgut, bei der Auf- und Abgabe
und gilt in der Zeit	Vom 1. April 1894 bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nachtrag IV vom 1. April 1894 zu Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892	Localtarif der Oe.N.W.B.	Localtarif vom 1. August 1883	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Kreuzer österr. Währung: a) 57 54 47 38 41 48 57 47 61 61 57 56 55 56 60 60 b) 57 56 53 46 37 40 47 46 60 61 56 55 56 60 60	Kreuzer ö. W.: 76·0 80·4	55·7 51·5 33·2 35·4	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 49 39 31 33 40 47 53 46 53 49 47 46 49 48 53 b) 48 38 30 32 39 46 52 45 52 48 46 45 48 47 52	57·0 69·0	37·8 43·5 28·4 31·0	Zugestanden wird die Berechnung nach den Taxen des Militärtarifes
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze: a) 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 b) 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8		19·0 11·4	17·9 8·0 4·8 4·4	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Original-Frachtbriefe, auf die k. u. k. Bosnabahn als Empfängerin, bezw. Absenderin lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1895
Besondere Bemerkungen		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet	Im Verkehre mit Josefstadt-Jaroměř wird der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. nicht berechnet	Bei den zur Verwendung für Betriebs- und Bauzwecke bestimmten Gütern muss eine Dienststelle der k. u. k. Bosnabahn als Empfänger, dagegen bei den nach der Verwendung zum Versandt gelangenden Gütern eine solche als Absender erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
685	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Drainröhren	Frättingsdorf	Oberbollabrunn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Kreuzer 29·7		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Schönwald-Frain					22·2				
			Mauer- und Dachziegel		Oberbollabrunn					27·1				
					Schönwald-Frain					20·7				
686	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Okříško	Brünn	1000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1894	Localtarif	20·8 kr.	19·4 kr.	1·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1895	
687	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfeste Ziegel, Chamottemörtel, Chamottemehl und Chamottespeise b) feuerfester Thon c) Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte, Chamotterohre und Chamottemuffeln	Halbstadt (St.E.G.) loco	Steyr	ad a) und b) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens ad c) Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ad a	ad b und c	Im Kartirungswege		
					Rosenau					84·6	84·6			
					Waidhofen a. d. Ybbs					87·6	87·6			
					Hieflau					88·6	88·6			
					Eisenerz					92·6	92·6			
					Rottenmann					93·6	93·6			
					Knittelfeld					96·6	96·6			
					Zeltweg					100·5	104·6			
					Judenburg					102·5	105·6			
										102·5	105·6			
688	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannter	Lobositz	Auscha	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·1		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Lewin-Geltschberg					26·1				
					Loschowitz					24·7				
					Sanbernitz-Tünscht					21·5				
					Wernstadt					26·1				
689	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Beřkovic-Melnik	Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Kreuzer 15·8	13	2·8	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Bubna (St.E.G.)				15·6	13	2·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
690	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Specialtarife A 2, I, II und III	Wien (K.F.N.B.) Floridsdorf-Donaufeld Wien (Oe.N.W.B.) Jedlesee Korneuburg *) Wien (K.F.J.B.)**) Nussdorf Klosterneuburg-Weidling Wien (Lagerhaus-Praterquai) Wien (St.E.G.) Stadlau Wien-Donau-Quaibahnhof oder vice versa	Nanndorf bei Dresden	Anfrechthaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1, des Sächs.-österr. Eisenbahn-Verband-Tarifes	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Sp.-Tar. A 2 . . . . 249 . . . . 4 I . . . A †) 225 . . C †) 3 II . . . 175 . . . 2 III . . . 129 . . . 2	Sp.-Tar. A 2 . . . . 247 . . . . 4 I . . . A †) 223 . . C †) 3 II . . . 174 . . . 2 III . . . 128 . . . 2	Im Kartirungswege		*) Vergl. besondere Bestimmungen unter E 2, Seite 14, des Haupttarifes. **) Wien (K.E.B.) vergl. besondere Bestimmungen unter E 4, Seite 15, des Haupttarifes. †) Die Beträge unter A repräsentiren die bezügl. Frachtsätze, und jene unter C die Coursunterschiede, welche von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt abgezogen werden.
691	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Spec.-Tar. 1	Hödnitz oder vice versa	Hohenelbe	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Satz	96 kr.		Im Kartirungswege		Für die nebenstehenden Sendungen wird der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. nicht eingehoben
692	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Maschinen und Maschinentheile der Posit. E—7 der Güterclassification im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Adamsthal	Bubenč (Bahnhof)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1894	Localtarif	kr. 105 88·3	kr. 74 62	kr. 31 26·3	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens innerhalb zwei Monaten nach Ablauf des Zugeständnisses, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Orig.-Frachtbriefen muss seitens der Station Bubenč die Bestätigung beigebracht werden, dass diese Transporte zum Bau einer neuen Bleiche und Appretur für Baumwollwaaren der Firma Jacob Kraus in Bubenč bei Prag bestimmt sind und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt wurden
693	St.E.G.	Der im Verordnungsblatte Nr. 19 ex 1894 sub Post 421 für Wein, Weinmaische und Weinmost von Grammat-Neusiedl transit nach Wien (St.E.G.) publicirte Kartirungsfrachtsatz findet in der Zeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 unter den sonst gleichen Bedingungen, rücksichtlich der Strecke von Grammat-Neusiedl transit nach Wien (St.E.G.) auch auf Sendungen von Wein, Weinmaische und Weinmost von italienischen Stationen nach Wien (St.E.G.) Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden.												

Fortlaufende Nr.	694	695	696
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Fassholz	Schwefelsäure - Abfallwasser in Cisternenwagen oder in Glasballons in Körben	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Malz
für die Transportstrecke von	Zákány / Berzence	Triest-Südbahn und Fiume	Kassa (Kaschau) loco und transito Eperjes
für die Transportstrecke nach	Wien Matzleinsdorf	Wagram	Oderberg loco und transito Teschen transito
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Heller pro 100 kg für je eine dieser Verrichtungen zur Anrechnung gelangt	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagon und Frachtbrief unter Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Cisternenwagen hat die Partei vorzunehmen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen hat die Partei die Verzichtleistung auf Wagenmiethe (Zeit- und Laufmiethe) schriftlich zu erklären	**Ad a) Bei einem Minimalquantum von 3750 Tonnen.** **Ad b) Bei einem Minimalquantum von 7500 Tonnen.** Die für Kassa (Kaschau) festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa bezw. in den cartellgemäss via Kassa instradirenden Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen aufgegeben und zur Station per Achse zugestreift wurden, welcher Umstand seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist. Die für Oderberg festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche österreichische und ausländische Stationen Anwendung, welche cartellgemäss ausschliesslich via Oderberg instradiren. Eine Ausnahme bilden lediglich die Stationen Preran, Prossnitz und Olmütz loco und transito, sowie Böhm.-Trübau loco und tre., für welche die publicirten Nachlässe sowohl via Oderberg als via Zsolna-Vlarapass gewährt werden. Die für Teschen trs. festgesetzte Begünstigung wird nur auf Sendungen angewendet, die nach einer Station der Städtebahnlinie der K.F.N.B. (excl. Teschen) bestimmt sind. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Sp.-T. 1
	Bis Ende December 1894	Vom 1. April 1894 bis auf Widerruf, längetens aber bis Ende December 1894	Vom 1. April 1894 bis inclusive 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	**Ausnahmetarif für Holz in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf) giltig vom 1. April 1892**	Localtarife	
Frachtsatz per 100 kg	73 kr. = 146 h / 69 kr. = 138 h	Besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	126 Heller incl. ungar. Stener	180·8 Heller	Ad a) 10 kr. Refactie pro 100 kg, ad b) 5 kr. Super-Refactie pro 100 kg für das die ersten 5000 Tonnen übersteigende Quantum
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Heller: 12 / 20		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf echlieseende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbr., welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende, mit der bedungenen Bestätigung versehene Aufgabs-Recepisse, resp. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigung vom Aufgeber vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	697	698	699	700
Die Publication erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**
von der Namen der		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Bahnverwaltungen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Baumwolle, roh; Coprah (Cocosnusskerne); Rohjute	Baumwolle, rohe, in 7 Tonnenladungen mit amerikanischer Provenienz, und in 10 Tonnenladungen mit amerikanischer, egyptischer und ostindischer Provenienz	Koks bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
für die Transportstrecke von	Steinbrück	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B.	Triest	Dem Ruhr-Kohlengebiete (Rheinland-Westphalen), und zwar: von den übrigen Koksversandtstationen des Ruhr-Kohlengebietes: Nenberg (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen); von Cameu und Unna-Königsborn: Nenberg (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)
für die Transportstrecke nach	Stationen der Strecke Kufstein loco incl. bis Avio loco incl.: Kufstein trans.	Szczakowa trs. und Granica trs. für Russland	Den in den Ausnahmetarif Nr. 12 des nebenbezeichneten Tarifes einbezogenen deutschen Stationen, ferner nach Flöha und Leubsdorf	Den in den Ausnahmetarif Nr. 12 des nebenbezeichneten Tarifes einbezogenen deutschen Stationen, ferner nach Flöha und Leubsdorf
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. für Sendungen, welche mit directen nach bayerischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des oben verzeichneten Tarifes	Bei Einhaltung der für den nebenstehenden Tarif, bezw. Ausnahmetarif, bestehenden Bestimmungen	Das für den Versandt von Ruhrkoks nach Zeltweg behufs Inanspruchnahme der gleichen Rückvergütung bedungene Minimalquantum von 5000 Tonnen muss erreicht worden sein, so dass die Sendungen nach Neuberg eine Ueberschreitung dieses Quantums darstellen. Die Sendungen müssen bis Leoben im directen Verkehr abgefertigt und dortselbst umkartirt werden
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung des II. Nachtrages zu dem nebenbezeichneten Tarife	Bis 1. Mai 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenztarif vom 1. Juli 1892	Gütertarif, Theil II, für den Triest-Fiume-Sächsischen Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischen Verbandsverkehr (giltig vom 1. Juli 1893); Kundmachung unter Post 2989 in der Nr. 148 dieses Blattes vom 30. December 1893; Kundmachung unter Post 407 in der Nr. 18 dieses Blattes vom 15. Februar 1894	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarif 16)
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden: 324 Heller	Kreuzer ö. W. Noten: 171·1; 181·2; 181·2; 140·7; 30·4; 40·5; 40·5	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	202 Heller	183 Heller	Verschieden	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	141 Heller	8 Pfennig	20 Pfennig
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documento längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zu Handen der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) in Köln bis spätestens Ende August 1894
Besondere Bemerkungen				Wegen des Nachlasses von den Frachtsätzen für Zeltweg siehe die Publication unter fortl. Nr. 1652 in der Nummer 100 dieses Blattes vom 29. August 1893

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
701	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Säumtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau K. O. B. für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Mñglitz b) Hohenstadt loco	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 12000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1894 bis 31. März 1895	Director Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	a) 34·2 kr. b) 36·2 kr.	a) 30·2 kr. b) 31·2 kr.	a) 4 kr. b) 5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeherin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Kurwin		Mñglitz				kr. 36·6	kr. 32·6	kr. 4			
					Hohenstadt loco				38·6	33·6	5			Die Naschau-Oderberger Eisenbahn tritt an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
702	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hinsichtlich der via Ungheni nach **Südrussland** anstretenden Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz-Sendungen kommt vom 1. April d. J. an bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894, die Frachtberechnung nach Massgabe der im Hefte 2, Abschnitt D des Locallarifes, giltig vom 1. Jänner 1894. sub IX, B. 2 für derlei Transporte ab Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Sneczawa transit festgestellten ermässigten Sätze schon bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die Liqnidirung des Restitutionsbetrages erfolgt gegen die längstens bis Ende März 1895 zu bewerkstelligende Vorlage der bezüglichen Fracht-, bezw. Zoll-Documente, aus welchen der via Ungheni nach Südrussland erfolgte Anstritt der betreffenden Sendungen nuzweifelhaft hervorgeht.												

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ansführung eines neuen Aufnahmsgebäudes mit Veranda nnd Nebengebäude in der Haltestelle Goisern der Salzkammergutbahn, sowie eines Aufnahmsgebäudes, Güterschuppens mit Rampe nnd anderer Hochbauherstellungen in der zu errichtenden Station Laakirchen der Linie Lambach—Gmunden im approximativen Kostenbetrage von 19.700 fl., respective 8900 fl., zusammen 28.600 fl. ö. W., soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen nnd speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstnnden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Ausführung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Goisern“ und „Offert für die Ausführung von Hochbauten in der Station Laakirchen“, und zwar getrennt für jede Station längstens am 16. April 1894, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im März 1894.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 31. März 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien für Ackerbau, des Innern und des Handels vom 14. Februar 1894 *), betreffend die Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Behufs zweckentsprechender Handhabung der auf die Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen Anwendung findenden Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze wird Nachstehendes verordnet.

A.

Anlage neuer und Abänderung bestehender Teiche.

§ 1.

Die nach Massgabe der bestehenden Landesgesetze über Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer erforderliche behördliche Bewilligung zur Anlage neuer Teiche, mögen dieselben für die Fischzucht, für Triebwerke, als Sammelbassins für Bewässerungen, als Regulatoren der Zu- und Abflüsse der Gewässer, für Wasserleitungen oder zu irgend welchem anderen Zwecke dienen, darf nur auf Grund des wasserrechtlichen Verfahrens ertheilt werden.

Bei der nach den bezüglichen Bestimmungen dieser Landesgesetze (§ 74 für die Bukowina, § 78 für Istrien, § 57 für Krain, § 75 für Niederösterreich, § 73 für Steiermark, § 79 für die übrigen Länder) von der Behörde vorzunehmenden Vorprüfung der bezüglichen Gesuche ist insbesondere zu ermitteln, ob der anzulegende Teich einen Einfluss auf eine Eisenbahn hat oder haben kann.

Im bejahenden Falle ist der Bewilligungswerber zu verhalten, das Project durch eine Planskizze, aus welcher die örtliche Lage des Teiches, sowie der hiedurch berührten Eisenbahnanlage erkennbar ist, zu ergänzen.

Von der zu pflegenden Verhandlung (Localerhebung) ist die betreffende Eisenbahn-Unternehmung und die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen — letztere unter Mittheilung der vorerwähnten Skizze — mit der Einladung zu verständigen, sich an derselben, wenn sie das Eisenbahn-Interesse durch das Project für berührt erachten, zu betheiligen.

Bei der Entscheidung über das Project ist nicht blos der voraussichtliche Einfluss des anzulegenden Teiches auf die nächste Umgebung, sondern auch die Einwirkung desselben auf das Sammel- und Abflussgebiet in Betracht zu ziehen.

Bei Feststellung der besonderen Bedingungen, an welche die Bewilligung zur Anlage neuer Teiche zu knüpfen ist, haben die Verwaltungsbehörden auf die in den nachfolgenden §§ 2 bis 14 enthaltenen Bestimmungen entsprechend Bedacht zu nehmen.

§ 2.

Behufs Hintanhaltung von Teichdurchbrüchen ist in jenen Fällen, wo dem Unternehmer mehrere Plätze zur Anlegung des Teiches zur Verfügung stehen, dahin zu streben, dass der Teich, soweit es die Bodenconfiguration und der wirthschaftliche Zweck gestatten, in einer Terrainmulde angelegt und möglichst von natürlichen Ufern umgeben sei.

Ist dies nicht thunlich, so ist auf den soliden Bau der zur Umfassung des Teiches nothwendigen Dämme das Augenmerk zu richten.

*) Enthalten in dem am 15. März 1894 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 45.

§ 3.

Die Dämme müssen entsprechend dem jeweilig zur Verwendung gelangenden Material derart kunstgerecht construirt und in solchen Dimensionen hergestellt werden, dass sie dem Drucke des Wassers auch bei höchstem Wasserstande vollkommen Widerstand leisten.

Ist ein Damm nicht zur Gänze aus wasserundurchlässigem Material hergestellt, so muss derselbe in seiner ganzen Länge mindestens einen wasserdichten Kern erhalten oder durch eine Verkleidung von Tegel, Lehmschlag, Beton, wasserdichtem Mauerwerk, durch in Cementmörtel gelegtes Pflaster u. s. w. gegen das Durchsickern des Wassers geschützt werden.

Die Höhe der Dämme muss derart gewählt sein, dass sie weder bei dem höchsten Wasserstande, noch beim Wellenschlage überronnen werden können.

Jedenfalls aber muss die Dammkrone mindestens 0·6 m über dem höchsten Wasserstande liegen.

Bei der Anlage der Dämme ist stets für einen guten Verband mit dem gewachsenen Untergrunde vorzusorgen; ferner ist in allen Fällen auch auf eine angemessene Entwässerung desselben hinzuwirken.

Die Dämme müssen wasserdicht hergestellt und wasserseitig bis auf eine Höhe von mindestens 0·5 m über den höchsten Wasserstand gegen die Angriffe des Wassers geschützt werden.

Bei Erddämmen ist das Material in horizontalen Schichten von höchstens 0·2 m Höhe aufzuführen, sodann abzugleichen und zu stampfen.

Das zur Verwendung gelangende Erdmaterial muss hinreichend feucht sein; gefrornes Material und grössere Erdknollen sind von der Verwendung auszuschliessen.

Die Dammkrone muss eine Mindestbreite von 1·5 m erhalten.

Soll die Dammkrone auch als Fahrweg benützt werden, so hat die politische Behörde — bei öffentlichen Fahrwegen im Einvernehmen mit der Strassenverwaltung — die Construction der Fahrbahn, sowie die Art der Benützung und Erhaltung derselben festzustellen.

§ 4.

Die Böschungsverhältnisse der Dämme sind nach Massgabe des zur Verwendung gelangenden Materials, der Höhe der Anlagen und des eingestauten Wassers zu bestimmen.

Erhalten Erddämme nicht besondere Versicherungen, so sind deren landseitige Böschungen im Verhältnisse von mindestens 1 : 1·5, die wasserseitigen Böschungen im Verhältnisse von mindestens 1 : 2 herzustellen.

Die Oberflächenform der Dammkrone muss einen leichten Abfluss der Tagewässer gegen den Teich gestatten.

Sollte der obere Dammkörper aus nicht ausreichend widerstandsfähigem Material geschüttet sein und zudem auch der Schutz durch eine genügend feste Fahrbahn mangeln, so ist die Dammkrone in einer Stärke von mindestens 0·4 m aus hinlänglich widerstandsfähigem und wasserdichtem Material zu bilden.

§ 5.

Sollen Rohrleitungen oder Canäle durch den Dammkörper geführt werden, so ist für deren bestmögliche Abdichtung vorzusorgen, etwa anschliessendes Erdmaterial ist daher sorgfältig zu stampfen.

Es wird jedoch empfohlen, in allen Fällen, wo dies thunlich ist, Röhren und Canäle seitlich durch den gewachsenen Boden, statt durch die Dämme zu leiten.

§ 6.

Ueber die Zulässigkeit einer Bepflanzung des Dammes mit Bäumen oder Sträuchern ist nach Einvernahme des Forsttechnikers der politischen Verwaltung zu entscheiden.

Im Falle der Zulässigkeit ist auch die Art der Bepflanzung (Holzart, Verband u. s. w.) festzustellen, wobei insbesondere darauf Bedacht zu nehmen ist, dass nicht durch die auf den Bestand wirkenden Stürme der Damm aufgelockert werde oder durch das Verfaulen der Wurzeln Löcher und Höhlungen in demselben entstehen.

Dämme von weniger als 2 m Kronenbreite sind an den Kronen überhaupt nicht zu bepflanzen.

§ 7.

Die zulässige Höhe der Wasserspannung im Teiche ist derart zu bemessen, dass der durch dieselbe hervorgerufene Rückstau des den Teich speisenden oder durchziehenden Gewässers auf fremde Rechte einen nachtheiligen Einfluss nicht ausüben kann.

§ 8.

Jeder Teich soll nach Verhältniss seiner Lage, Grösse und seines Wasserzuflusses mit einer oder nach Umständen mit mehreren solid und in den tiefsten Punkten des Dammes eingebauten Grundschleusen oder mit einem Abflusse durch den gewachsenen Boden versehen sein.

Die Dimensionen der Grundschleusen oder des Abflusses müssen auch für den Fall des Eintrittes ausserordentlicher Niederschläge ausreichen.

Die Anbringung von Ueberfällen in den Dämmen enthebt nicht von der Verpflichtung zur Herstellung von Grundschleusen oder Abflüssen durch den gewachsenen Boden.

Ueberfälle sind daher nur bei gleichzeitiger Anwendung von Grundschleusen oder solchen Abflüssen zu bewilligen, und zwar auch nur dann, wenn die Abflusscanäle den durch das Ueberfallwasser vermehrten Abfluss gestatten, so dass eine Gefährdung der unterhalb gelegenen fremden Anlagen und Liegenschaften nicht zu befürchten ist.

Die Construction der Ueberfälle ist nach Massgabe des verwendeten Materials, der über dieselbe abzuleitenden Wassermenge und der Ueberfallshöhe festzusetzen, wobei zugleich die angemessene Vorsorge gegen die Gefahr einer eventuellen seitlichen Auswaschung und Umgehung des Bauwerkes, sowie einer allfälligen Auskolkung des Vordergrundes zu treffen ist.

§ 9.

Die Höhe der Schleusenschützen ist derart zu bemessen, dass deren obere Kante bei geschlossener Schleuse genau mit dem Wasserspiegel der bewilligten Teichspannung zusammentrifft.

Die Absperrungen (Schützen) an den Schleusen müssen mit Aufzugsvorrichtungen derart versehen werden, dass die Manipulation des Aufziehens und Ablassens der Schützen leicht, sicher und gefahrlos vorgenommen werden kann.

Ferner sind an den eben erwähnten Aufzügen Sperrvorrichtungen anzubringen, um ein muthwilliges Eingreifen unberufener Personen zu verhüten.

§ 10.

Den Ableitungscanälen müssen solche Querschnitts-Dimensionen gegeben werden, dass sie nicht nur das unter normalen Verhältnissen abfliessende, sondern auch das bei ausserordentlichen Niederschlägen abzulassende Teichwasser aufzunehmen und abzuführen im Stande sind.

Selbstverständlich müssen diese Canäle von der Teichschleuse bis zur Einmündung in den Fluss oder Bach derart gesichert werden, dass aus ihrem Bestande Beschädigungen oder Ueberflutungen fremder Ufergründe nicht zu befürchten sind.

Das Gleiche gilt hinsichtlich der Zuleitungscanäle, wo solche zur Ausführung kommen, sowie hinsichtlich der natürlichen Zuflussgerinne, insoweit sich in diesen Letzteren der Rückstau des Teiches erstreckt.

§ 11.

Rechen am Ein- oder Ausflusse des Teiches sind so herzustellen, dass die Zwischenweiten der Latten oder Sprossen zusammen ausreichen, um die von oben herabkommende Wassermenge ungehindert durchziehen zu lassen.

Dem Teichbesitzer ist es zur Pflicht zu machen, das an die Rechen sich anlegende Gesträuch, Heu, Stroh, Wurzeln u. dgl. jedesmal ungesäumt und sorgfältig zu beseitigen.

§ 12.

Wenngleich die Construction der Dämme und der Anlage im Allgemeinen in den der politischen Behörde vorzulegenden Plänen und Baubeschreibungen in allen Theilen ersichtlich gemacht werden muss, so sind die behördlichen Sachverständigen dennoch verpflichtet, entweder gelegentlich der commissionellen Verhandlung oder schon vor derselben nicht nur die Solidität, Tragfähigkeit und Durchlässigkeit des Untergrundes genau zu untersuchen, sondern auch das zum Bau zu verwendende Material auf seine Zulässigkeit zu prüfen.

Das Resultat dieser Untersuchungen ist in dem Verhandlungs-Protokolle zum Ausdrucke zu bringen.

§ 13.

Jede bewilligte Teichanlage muss noch vor der Füllung mit Wasser nach den Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze collaudirt und durch ein Staumass verhaimt werden.

Ebenso sind auch die Ableitungscanäle zu verhaimen und mit Staumassen zu versehen.

§ 14.

Von der uneingeschränkten Anwendung der Bestimmungen der §§ 2 bis 12 kann bei Teichanlagen von geringer Bedeutung abgegangen werden, wenn bei der Localerhebung festgestellt wird, dass die beabsichtigte Anlage ihrer Situation, ihrer Ausdehnung, ihrem Fassungsraume und Zwecke nach auch unter erleichterten Bedingungen ohne Gefahr für öffentliche Interessen oder Rechte Dritter zulässig ist.

§ 15.

Die Bestimmungen der §§ 1 bis 14 finden auch auf eine Abänderung bestehender Teichanlagen, zu welcher nach den Wasserrechtsgesetzen eine behördliche Bewilligung erforderlich ist, sinngemässe Anwendung.

B.

Erhaltung und Benützung der Teiche.

§ 16.

Im Sinne der bestehenden Wasserrechtsgesetze sind alle Bestandtheile der Teichanlagen stets in solchem Zustande zu erhalten, dass sie fremden Rechten nicht nachtheilig sind und Ueberschwemmungen thunlichst vorgebeugt wird.

Um die Erfüllung dieser allgemeinen Verpflichtung in den einzelnen Fällen möglichst zu sichern und Zweifel oder Streitigkeiten von vornherein auszuschliessen, sind schon bei der behördlichen Bewilligung der Anlage neuer Teiche auch jene Massnahmen genau festzustellen, welche rücksichtlich der Instandhaltung der Anlage von den hiezu nach den Wasserrechtsgesetzen Verpflichteten zu beobachten sind.

Hiezu gehört insbesondere die fortgesetzte Ueberwachung des Zustandes der Dämme, Gräben, Canäle und der sonstigen Objecte, insbesondere bei Hochwässern, dann die eingehende Untersuchung nach Verlauf eines jeden Hochwassers.

Die wahrgenommenen Schäden sind, auch wenn scheinbar unbedeutend, sofort zu repariren.

Bei grösseren Teichen ist den zur Erhaltung der Anlage Verpflichteten die Bestellung von Teichwächtern aufzutragen, welche ihr besonderes Augenmerk auf die Ablassschleusen zu richten und sich durch häufige Versuche zu überzeugen haben, dass die Abzugsvorrichtungen stets gut functioniren und dass die zu den Sperrvorrichtungen führenden Stege die nöthige Sicherheit gewähren.

Die zeitweise Reinigung der Teiche, dann ihrer Zu- und Abflüsse ist den zur Erhaltung Verpflichteten ausdrücklich vorzuschreiben.

§ 17.

Bei Bewilligung neuer Teichanlagen sind auch die geeigneten Bestimmungen zu erlassen, damit durch das Absperren des Wasserzuflusses oder das Ablassen des Wassers aus dem Teiche, sei es anlässlich einer Reparatur, Reinigung, Fischung oder aus irgend einem anderen Grunde, die in der Nähe der Teichanlage bestehenden Anlagen, Gebäude, Grundstücke und Wasserrechte in keinerlei Weise geschädigt werden.

Auch sind hiebei eventuell durch die Erfahrung gebotene nachträgliche Aenderungen dieser Bestimmungen ausdrücklich vorzubehalten.

C.

Auflassung bestehender Teiche.

§ 18.

Die Auflassung von Teichen darf nur mit Bewilligung der competenten Verwaltungsbehörde nach Durchführung des in den Wasserrechtsgesetzen vorgeschriebenen Verfahrens erfolgen.

Mit Rücksicht auf die eventuelle Einwirkung der Teichauflassung auf Eisenbahnen ist die Vorschrift des 2. und 3. Absatzes des § 1 dieser Verordnung sinngemäss anzuwenden.

§ 19.

Bei der aus Anlass eines Ansuchens um Auflassung eines Teiches vorzunehmenden commissionellen Verhandlung ist nicht nur die Rückwirkung dieser Auflassung auf die unmittelbare Umgebung des Teiches zu prüfen, sondern es sind auch alle Wasserabfluss-Verhältnisse, auf welche die Auflassung des Teiches selbst in weiterer Entfernung einen Einfluss üben kann, zu berücksichtigen.

Auch ist die Einwirkung auf etwaige zu Recht bestehende Triebwerke, Stauanlagen und sonstige mit dem aufzulassenden Teiche in Verbindung stehende Wasserbezugsanlagen und Rechte in Betracht zu ziehen.

§ 20.

In der Entscheidung über das Ansuchen um Auflassung eines Teiches ist auszusprechen, ob und unter welchen Bedingungen der bisherige Wasserlauf im öffentlichen Interesse oder zur Wahrung bestehender Rechte Dritter (§ 19) weiter zu erhalten sei oder ob und welche Vorkehrungen der Teichbesitzer zu treffen verpflichtet sei, um den vor der Teichanlage bestandenen Wasserlauf wieder herzustellen oder um die durch die Teichanlage herbeigeführten Aenderungen des früheren Zustandes für die Anrainer und für andere Wasserberechtigte, eventuell im öffentlichen Interesse unschädlich zu machen.

Hiebei ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die Bauobjecte dort, wo deren weiterer Bestand nicht geboten und deren Erhaltung in gutem Zustande nicht sichergestellt erscheint, vom Besitzer des aufzulassenden Teiches beseitigt werden, insofern ihr weiterer Bestand ohne ordentliche Erhaltung fremden Rechten oder öffentlichen Interessen nachtheilig werden könnte.

D.

Behördliche Ueberwachung der Teiche.

§ 21.

Die politischen Behörden haben darüber zu wachen, dass die Erhaltung und Benützung der Teiche jederzeit den Bestimmungen der behördlichen Bewilligung entspreche.

Nimmt die politische Behörde wahr, dass aus dem Zustande oder der Bewirthschaftung von Teichen, welche aus früherer Zeit her, ohne nachweisbare Concession, aber doch rechtmässig bestehen, Nachtheile für fremde Rechte oder öffentliche Interessen sich ergeben, so hat sie das Nöthige zur Abstellung der Uebelstände nach Massgabe der Wasserrechtsgesetze vorzukehren.

§ 22.

In dem Falle, als eine Eisenbahn-Verwaltung oder ein anderer Interessent unter Anführung der Gründe das Ansuchen um die behördliche Untersuchung des Zustandes einer Teichanlage, insbesondere einer solchen, welche nach längerer Zeit wieder bespannt werden soll, stellt, hat die politische Bezirksbehörde ohne Verzug die Erhebung durch einen technischen Sachverständigen unter Beiziehung des Gesuchstellers und des Teichbesitzers oder ihrer Bevollmächtigten zu veranlassen.

Auf Grund der bei der Revision gemachten Wahrnehmungen hat die politische Behörde im Sinne des § 21 vorzugehen.

Ueber die Verpflichtung zur Zahlung der diesfälligen Commissionskosten entscheidet die politische Behörde nach Massgabe der Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze.

Falkenhayn m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Montanbahn: Erweiterung der Geleiseanlagen und Herstellung einer Brückenwaage in der Station Lazy: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Namens der Gebrüder Guttmann für die Erweiterung der Geleiseanlagen und die Herstellung einer Brückenwaage in der Station Lazy der Montanbahn für den 11. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Korstüm betraut. [G.-I.-Z. 3938.]

— (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung der Laderampe in Krakau.) Am Vorbahnhofe in Krakau wurde die Umgestaltung der Laderampe vorgenommen. [27. Februar, Z. 10.380.]

— (Herstellung von Wirthschaftshöfen in der Station Rzikowitz.) In der Station Rzikowitz wurden für Parteizwecke vier kleine Wirthschaftshöfe errichtet. [10. März, Z. 8810.]

— (Wien—Brünn: Kehrichtgrnben in Raigern.) In der Station Raigern werden aus sanitären Gründen nächst dem südlichen Wohnhause zwei Kebrichtgruben hergestellt. [8. März, Z. 6759.]

— (Linie Kremsier—Zborowitz: Herstellung eines Stumpfgeleises.) In der Station Zborowitz wurde ein Stnmpfgeleise hergestellt. [9. März, Z. 6760.]

— (Linie Zauchtel—Bautsch: Herstellung eines Nivean-Ueberganges.) Bei km 37·583 der Localbahn Zauchtel-Bautsch wird für Wirthschaftszwecke ein Niveau-Uebergang hergestellt. [4. März, Z. 11.625.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Schranken-Umgestaltnng.) Die Einlegschranken in km 20·962 nnd 21·560 der Strecke Paskau-Carlshütte—Friedek-Mistek werden in Zugschranken, dagegen der Zugschranken in km 21·114 derselben Strecke in einen Handschranken umgestaltet. [4. März, Z. 11.453.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Kaschan: Errichtnng eines Frachtenmagazines in der Station Karwin.) In der Station Karwin wurde ein neues Frachtenmagazin hergestellt. [14. März, Z. 13.645.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlage in der Station Troppau.) In der Station Troppau ist eine Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlage hergestellt und am 15. März in Betrieb gesetzt worden. Durch diese Anlage erfolgt die Sichernng der richtigen Stellung der in dieselbe einbezogenen Weichen nnd der damit in Verbindung stehenden Signale für die Ein- nnd Ausfahrten von, bezw. nach Schönbrunn, Jägerndorf nnd Bennisch. Der im Weichenthurme auf der Südseite des Bahnhofes in Troppau aufgestellte Hebelapparat enthält 24 Hebeln nnd 2 Barrièrenkurbeln. Mit diesen Hebeln werden 9 Weichen nnd 2 Weichenpaare, dann die drei Distanzsignale und die drei Einfahrtssemaphore, sowie der Ausfahrtssemaphor central gestellt und drei local zu stellende Weichenpaare nnd eine local zu stellende Weiche central verriegelt. Ferner ist an diesem Hebelapparate der Hebel zu dem Schrankenriegel des in km 289·5/6 situirten Absperrschrankens des Schleppgeleises zur Zuckerraffinerie angebracht, und es befinden sich überdies seitlich an dem Apparate die Barrièrenknrbeln für die Zugschranken der Nivean-Uebersetzungen der Localbahn nach Bennisch in km 0·7/8 nnd der Linie nach Jägerndorf, wie anch jener der Gilschwitzer Strasse in km 289·5/6. Endlich ist an diesem Stellapparate im Weichentbnrme anch ein dreitheiliger Fahrstrassenverschlnss entsprechend den drei Verkehrsrichtungen angebracht, durch welchen bewirkt wird, dass der Centralwärter anch nach Znrückstellung des betreffenden Semaphors auf „Verbot der Fahrt“ eine dnrch die Signalstellnng verschlossene Weiche erst dann nmstellen kann, wenn der Verkehrsbeamte vom Bureau ans den Fahrstrassen-Verscbluss auf elektrischem Wege aufgehoben hat. Die k. k. General-Inspection hat die Special-Instruction über die Bediennng der Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlage in der Station Troppau genehmigt. [6. Jänner, G.-I.-Z. 24.380 ex 1893.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Aufstellung eines Rasselweckers im Quaderberg-Tunnel der Schleppbahn Tetschen-Lanbe.) Damit das im Qnaderberg-Tunnel der Schleppbahn Tetscben-Lanbe arbeitende Bahnerhaltungspersonale vom Passiren des Tnnnels dnrcb einen ohne Fahrordnung verkehrenden Schleppbahnzng in Kenntniss gesetzt werden kann, wird in einer in der Mitte des Tunnels gelegenen Nische ein grosser Rasselwecker angebracht werden. Die Bethätigung dieses Rasselweckers erfolgt durcb den zwischen der Station Tetscben und dem Tunnel sitnirten Streckenwächter Nr. 337 gleichzeitig mit der vorgeschriebenen Wiederholnng (Quittirung) des Fahrsignales. Zu diesem Zwecke wird der beim genannten Streckenwächter vorhandene Rheostat-Taster gegen einen Taster mit zwei gekuppelten Hebeln ausgewechselt, wovon der eine Hebel die Fnnction des Rheostat-Tasters versehen, der zweite die Betbätignng des Rasselweckers bewirken wird. [G.-I.-Z. 4479.]

— (Zweites Verbindungsgeleise von der Station Tetschen znm Elbenmschlagsplatze in Lanbe.) Die Längen für das 16. October 1893 in Betrieb genommene zweite Verbindungsgeleise der Oesterr. Nordwestbahn von der Station Tetschen zum Elbenmschlagsplatze in Laube wnrden behördlich festgestellt, und zwar beträgt die Baulänge von der Abzweigung der zweiten Verbindunglinie aus den Geleisen der Station Tetschen bis zur Einmündung in die Geleise des Umschlagplatzes Laube 1·071 km und die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes der Station Tetschen bis zur Mitte des Administrationsgebäudes auf dem Umschlagsplatze Laube 2·474 km. Ausser den mehrgenannten Anfangs- und Endpunkten dieser Verbindungsbahn befindet sich im Zuge derselben keine Zwischenstation oder Haltestelle.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelnminister hat mit Erlass vom 10. März, Z. 14.958, die seinerzeit mit Erlass vom 1. März 1893, Z. 15.114, dem Franz Lovasi, dem Koloman Markovits und dem Reichstags-Abgeordneten Koloman Tisza jun. im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für:

a) eine von der Haltestelle Hollód der im Betriebe der kgl. Ungur. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagyvárad (Grosswardein)-Belényes-Vaskoh abzweigende und diese über Tenke, Fekete-Bator, Erdö-Gyarok und die Gemarkung der Gemeinde Illye in der Station Kötegyán mit der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende;
b) eine gleichfalls von der Station Kötegyán der Linie a) abzweigende nnd diese über Méhkerék, Sarkad-Keresztur und die Gemarkung der Gemeinde Okány in der Station Kót mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stebenden Localbahn Nagyvárad-Gyoma (Biharer Bahn) verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1893, Vorconcession Post 2 a b), auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Szombathely (Steinamanger)—Rum. (Kostenpräliminare und Bauführung.) Das Executiv-Comité der projectirten Localbahn Szombathely-Rum (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 2) hat den Beschluss gefasst, den Ausbau dieser Babn im Offertwege an eine General-Bannnternehmung zu vergeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894). Von den eingelangten Offerten ist nun das der Wiener Firma Ritschel & Comp. als das entsprechendste befunden worden und finden derzeit die Abscblussverhandlungen mit der Genannten statt. Die gesammten Kosten dieser 20·9 km langen Linie sind mit 440.000 fl. veranschlagt, von welcher Summe 340.000 fl. für die Ausführung des Baues an die General-Bauunternehmung zu bezablen sind, während der für Investitionen und Grundablösung bestimmte Rest per 100.000 fl. durch Beitragsleistung von Seite der Interessenten aufgebracht wurden. Die Bauunternehmung übernimmt die Verpflicbtung, die Linie bis Ende October betriebsfähig herzustellen. Die in südöstlicher Richtung von der Station Szombatbely der Südbahnlinie (Wien—Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs und der in diese einmündenden Bahnen des kgl. ungar. Staatsbetriebes abzweigende Linie Szombathely—Rum wird ihre Fortsetzung in östlicher Richtung, und zwar im Anschlusse an das Betriebsnetz der „Transdanubischen Localbahnen“ in der Station Ukk der Linien Csáktornya—Ukk—Kis-Czell und Ukk—Tapolcza finden.

Eisenbahn Budapest-Lipótváros—Dorogh—Esztergom. (Politisch-administrative Begehung.) Am 19. März fand unter Führung des Sectionsratbes Puky des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Localbabn Budapest (O-Buda)-Szt. Endre, sowie der Concessionäre und der Interessenten die ergänzungsweise Begehung der Eisenbahn Budapest-Lipótváros—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32) statt. Von der zweimaligen Begehung der bereits begangenen Strecke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1892) wurde abgesehen und sind jene in Folge Verschiebung einzelner Theile der Trasse, Modification der Stationsanlagen mit Rücksicht auf Abzweigungen etc. nothwendig gewordenen Bedingungen nach Einvernahme der Interessenten und Anrainer am Zusammenkunftsorte der Commission festgestellt worden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Einführung eines neuartigen Schienensystems.) Die Budapester Municipalverwaltung hat der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe gestattet,

auf ihrer ausserhalb des Stadtbereiches durch Vermittlung der Hochleitung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 und 32 ex 1893) betriebenen Linie Rochus - Spital — Kőbánya (Steinbruch) — Centralfriedhof, bei sonstiger Beibehaltung des gegenwärtigen Oberbaues die derzeit liegenden Schienen successive gegen solche nach System Haarmann auszuwechseln. Unter Einem wurde der Direction gestattet, nächst Steinbrnch eine grosse Wagenremise zu erbauen.

Ungarische Eisenbahnen. (Einnahmen im Betriebsjahre 1893.) Die kgl. Ungarischen Staatsbahnen haben im abgelaufenen Jahre 75,892.687 fl. vereinnahmt, demnach um 3,710.686 fl. mehr als im Vorjahre, die Staatsgarantie geniessenden Eisenhahnen (Kaschau-Oderberger Bahn ungarische Strecke und Fünfkirchen-Barcser Bahn) vereinnahmten 4,691.473 fl. (Plus 100.246 fl.), die ohne Staatsgarantie betriebenen Privatbahnen 8,868.487 fl. (Plus 295.745 fl.), die Vicinalbahnen 7,954.224 fl. (Plus 1,075.963 fl.). Alle ungarischen Bahnen insgesammt vereinnahmten daher im Jahre 1893 97,406.871 fl. um 5,182.640 fl. mehr als im Vorjahre. Es vereinnahmte:

	per Kilometer
die Gruppe der Staatsbahnen	fl. 10.109
„ „ „ Bahnen mit Staatsgarantie .	„ 10.379
„ „ „ „ ohne „ .	„ 9.850
„ Hauptbahnen insgesammt	„ 10.134
„ Vicinalbahnen insgesammt	„ 2.288
„ sämmtlichen ungar. Bahnen insgesammt .	„ 7.916

Die Steigerung der kilometrischen Einnahmen macht hei den Staatsbahnen 494 fl., bei den garantirten 222 fl., bei Bahnen ohne Staatsgarantie 328 fl., bei den Hauptbahnen insgesammt 465 fl., hei den Vicinalbahnen insgesammt 202 fl., bei sämmtlichen ungarischen Bahnen zusammen 310 fl.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung eines directen Personenverkehres zwischen Budapest und Innsbruck.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass der bei den Südbahn - Schnellzügen Nr. 201 und 202 zwischen Budapest und Innsbruck verkehrende directe Personenwagen I. und II. Classe vom 1. April ab nicht mehr wie bisher von Budapest Ostbahnhof MÁV, sondern von dem Ofener Bahnhof der Südbahn in Verkehr gesetzt wird.

Localbahn Budapest - Szt. Lörincz. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 19. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Emil Thaly die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest - Szt. Lörincz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1893) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Jahre 1893 zur Verlesung, welcher die fortschreitende Prosperität sowohl der Eisenbahn als der der Gesellschaft eigenthümlich gehörenden Szt. Lörinczer Ziegelfabrik ausweist. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde beschlossen, vom ausgewiesenen Reingewinn per fl. 15.750·88 (inclnsive 1892er Gewinnvortrag per fl. 632·36) nach Dotirung der Reserven und Ausscheidung der statutarischen Tantièmen nach den in Circulation hefindlichen 1319 Prioritäts- und 856 Stammeine Dividende von je fl. 6·50 zu bezahlen, den Coupon der Genussscheine mit 50 kr. einzulösen und fl. 302·45 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiter wurde der Antrag der Direction auf Erhöhung des Actiencapitals um fl. 20.000 behufs Anschaffung einiger Personen- und Güterwagen acceptirt und den Fnnctionären das Absolutorium ertheilt. Nach Vornahme einiger Aenderungen der Statnten erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Zagorianer Bahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 19. März fand in Budapest unter Vorsitz der Vice-Präsidenten Julius Szokoly die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Zagorianer Bahn statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1893). Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1893 zur Verlesung, welcher constatirt, dass die Brutto-Einnahmen eine ncuerliche Steigerung erfahren hahen und sich auf fl. 307.700 beliefen. Der Reingewinn beträgt fl. 51.699 und wird nach jeder Stammactie eine Dividende von fl. 3 60 bezahlt, während fl. 7059 auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmignng des Berichtes erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Jänner.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf Dentschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Jänner beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 14 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 21 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 239 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 240 Personen zn Schaden gekommen, sowie 35 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 110 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden einer getödtet und 7 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover, je eine Verletzung auf die Reichseisenbabnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenhahn-Direction in Erfurt, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin nnd je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Bromberg, in Hannover und in Magdeburg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 171 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 2 getödtet und 6 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 45 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (hei zusammen 34.884·17 km Betriebslänge und 948,723.447 geförderten Achskilometern) 271 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenhahn-Directionen in Cöln (rechtsrhein.), in Erfurt und auf der Main-Neckar-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (hei zusammen 2543·22 km Betriebslänge und 29,605.609 geförderten Achskilometern) 24 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Weimar-Geraer Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Bayern. (Umfang der Staatseisenbahnen am 1. Jänner.) Die kgl. hayer. Staatseisenhahnen hatten mit 1. Jänner eine Ausdehnung von 5007·635 km, von welchen 385.355 km dem Oberbahnamte Augsburg, 591·986 km dem Oberbahnamte Bamberg, 399·235 km dem Oberbahnamte Ingolstadt, 422·521 km dem Oberbahnamte Kempten, 408.943 km dem Oberbahnamte München, 473·683 km dem Oberbahnamte Nürnberg, 629.779 km dem Oberbahnamte Regensbnrg, 548·700 km dem Oberbahnamte Rosenheim, 627·305 km dem Oberbahnamte Weiden und 466·847 km dem Oberbahnamte Würzburg unterstellt sind. Die Betriebsleitungen der Localbahnen Neustadt a. d. Saale—Königshofen im Grabfeld (23·245 km) und Kitzingen—Gerolzhofen (30·036 km) sind der General-Direction der kgl. hayer. Staatseisenbahnen unmittelhar unterstellt. Die Anzahl der Verkehrsstellen betrug am 1. Jänner 945, und zwar 25 Bahnämter, 39 Verwaltungen, 541 Expeditionen, 252 Haltestellen und 88 Halteplätze.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Simmern nach Kastellaun, bezw. Kirchberg.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Simmern einerseits nach Kastellaun, andererseits nach Kirchberg heauftragt worden.

— (Anderweitige Zutheilnng der Bahnstrecke Meine—Isenbüttel—Triangel.) Die zur Zeit dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin - Lehrte) zu Berlin unterstellte Bahnstrecke Meine—Isenbüttel—Triangel (ausschliesslich Station Isenbüttel) wird mit 1. April dem kgl. Eisenhahn-Betriebsamt zu Braunschweig zugetheilt.

Oldenburg. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) Ein von der Staatsregierung dem Landtage vorgelegter Gesetzentwurf, welcher bezweckt, das Besoldungsregulativ für die Beamten der Eisenbahnverwaltung mit den Grundsätzen des allgemeinen Gehaltsregulativs in Uebereinstimmung zu bringen und auch hier unter Fortfall der Pauschalsätze feste Dienstalterszulagen einzuführen, wurde vom Landtage angenommen, ebenso ein Gesetzentwurf wegen Aufnahme einer Anleihe von etwa zehn Millionen Mark, wovon eine Million für die restliche Huntecorrection und für Canalbauzwecke und etwa neun Millionen für Eisenbahnzwecke bestimmt sind.

Mecklenburg. (Verstaatlichung der zu dem Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahn, der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörigen Bahnstrecken.) In Folge der Verstaatlichung der genannten Bahnen ist am 3. März die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbabngesellschaft gehörenden Strecken, und ferner am 14. März die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken anf die Grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn übergegangen. Die Mecklenburgische Südbahn nnd die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn haben bereits sämmtliche von ihnen ausgegebenen Prioritätsobligationen zum 1. Juli gekündigt. Die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn bleibt dagegen im Betriebe der Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin

Sachsen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) In der Sitzung der I. Kammer des sächsischen Landtages vom 9. März wurden für Vermehrung der Locomotiven und Tender 1,820.000 Mk., zur Erbauung von Heizhausständen für normalspnrige Locomotiven 232.200 Mk., für Vermehrung der Personen- und Güterwagen 2,426.300 Mk. und zur Ausrüstung der Personenzüge mit Luftdruckbremsen 250.700 Mk. bewilligt; ferner wurden in der Sitzung derselben Kammer vom 14. März die Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahnen mit 93,370.230 Mk. bezw. mit 62,733.695 Mk., die Einnahmen nnd Ausgaben bei dem Werkstättenbetriebe mit je 11,341.750 Mk. nnd die Ausgaben für Besoldungen der Beamten bei dem Staatseisenbahnneubau mit 510.930 Mk. bewilligt.

— (Kohlenbeförderung auf der unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen im Monate Februar.) Auf den nnter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen wurden im Monate Februar gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres an Kohlen befördert: Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke 138.963 (170.102) t, Steinkohlen ans dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke 83.465 (100.705) t, Steinkohlen aus dem Dresdner Bezirke 30.070 (33.810) t, schlesische Steinkohlen 29.474 (34.106) t, Steinkohlen anderen Ursprunges 6489 (10.147) t, böhmische Braunkohlen 269.585 (350.293) t, altenburgische Braunkohlen 78.580 (81.148) t, Brannkohlen anderen Ursprunges 13.900 (12.252) t, in Summe sohin 650.526 (792.563) t Kohlen überhaupt oder 23.233 (28.306) t dnrchschnittlich per Tag.

Schweiz. (Fristverlängerung zur Einreichung der Vorlagen für eine Drahtseilbahn Biel-Leubringen.) Die in Art. 5 der Concession für eine Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen vom 26. Jänner 1892 angesetzte Frist zur Einreichnng der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wnrde bis zum 26. Jänner 1895 verlängert.

— (Technische Expertise für den Simplontnnnel.) Der Bundesrath hat beschlossen, das ihm von der Direction der Jnra-Simplon-Bahn am 24. October 1893 unterbreitete Project für den Simplontunnel — nachdem die Direction die vom Eisenbahn-Departement verlangten Ergänzungen an Plänen und Acten vorgenommen — im Benehmen mit dieser Direction einer technischen Expertise zu unterstellen. Der Bundesrath hat ferner das Eisenbahn-Departement beauftragt, für die Ernennung von Experten und die an diese zu stellenden Fragen, Vorschläge zu erstatten.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Das Eisenbahn-Departement hat die von der schweizerischen Nordostbahn beantragte Aenderung des Stationsnamens „Münsterlingen“ in „Münsterlingen-Scherzingen“ genehmigt. Die Aufschrift auf dem Stationsgebäude ist sofort, die Stationsbezeichnung in den Fahrplänen mit 1. Juni und in den Tarifen etc. bei Anlass der Ausgabe eines Nachtrages oder der Neuausgabe derselben abzuändern.

— (Entschädigung für die Abgabe und Ausfertigung der Annahmescheine.) Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 2. Februar rücksichtlich der Regelung der Frage des Bezuges einer Entschädigung für die Abgabe und Ausfertignng der Annahmescheine (§ 62 des neuen Transport-Reglements vom 1. Jänner 1894) folgenden Beschluss gefasst: Für die Unterzeichnung und Abstempelung der vom Versender gelieferten und ausgefüllten Annahmescheine darf eine Gebühr nicht erhoben werden. Für die Lieferung von Annahmescheinen dnrch die Bahnverwaltnng darf von dieser eine Gebühr von höchstens 1 Ct. pro Stück berechnet werden. Für die Ausfüllung der Annahmescheine durch die Güterexpedition und die Lieferung des Formulares durch dieselbe darf eine Gebühr von höchstens 5 Cts. erhoben werden. Diese Ergäuzungen des allgemeinen Reglements und Tarifes für den Bezug der Nebengebühren treten nach vorgängiger 14tägiger Publication durch die Präsidialverwaltung in Kraft und sind in den nächsten Nachtrag zum genannten Tarif aufzunehmen.

England. (Betriebsergebnisse der Londoner Metropolitan District-Bahn im II. Semester 1893.) Nach dem der Generalversammlung der Actionäre dieser Bahn vorgelegten Bcrichte betrugen die Gesammteinnahmen derselben im 2. Halbjahre 1893 200.383 £, d. i. um 8687 £ weniger als in der gleichen Vorperiode. Die Betriebsausgaben erreichten den Betrag von 97.810 £, waren daher um 771 £ höher als im vorigen Jahre. Die Reineinnahmen stellten sich anf 102.573 £ gegen 112.031 £ im Vorjahre, waren sohin um 9458 £ geringer. Nach Bezahlung der Interessen für die Schuld-Titres und sonstigen fixen Lasten verblieb ein Betrag von 35.782 £, wovon 24.276 £ für die garantirten Actien verwendet werden, während 11.506 £ für die Vorzugsactien zur Verfügung stehen. Die Verwaltung empfiehlt, hievon nur 11.250 £ auf die Vorzugsactien zu vertheilen und resultirt daher eine Jahresdividende von 1 £ 10 sh. für diese letzteren. Der noch verbleibende Restbetrag von 256 £ wird auf neue Rechnung gebucht werden. Im letzten Jahre entfiel auf die Vorzugsactien ein Betrag von 20.625 £, welches einer $2^3/_4$percentigen Dividende entsprach. Als Ursachen des Verkehrsrückganges werden von der Bahnverwaltung theils das schöne Wetter der verflossenen Periode, theils die Schliessung mehrerer Vergnügungsorte während dieser Zeit bezeichnet. In Folge der günstigeren Witterung zog ein Theil des fahrenden Publicums die bestehenden Strassen- und Flnsscommunicationsmittel vor, anstatt die Untergrundbahn zu benützen. Es wurden in der Berichtsperiode 563.297 weniger Personen befördert und entspricht dies einem Einnahmenentgange von 8949 £. Die Verkehrsabnahme vertheilte sich auf die 1. Classe mit ca. 120.000 Personen, auf die 2. Classe mit circa 230.000 Personen und auf die 3. Classe mit ca. 213.000 Personen. Auch der Kohlenstrike äusserte seinen Einfluss auf die Bahnverhältnisse, indem weniger Kohle auf der Linie verfrachtet wurde. Im Jahre 1893 wurden circa 4 Millionen Arbeiter auf der Metropolitan District-Bahn befördert; die durchnittlichen Einnahmen aus diesem Verkehre betrugen 0·9 d, während jene aus dem Verkehre 3. Classe 1·8 d betrug. [„Railway News.“]

— (Projectirte Central London-Bahn.) Im Jahre 1891 wurde der Gesellschaft der Central London-Bahn vom Parlamente die Bewilligung zur Erbauung einer elektrisch zu betreibenden Untergrundbahn von Stepherd's Bush nach Cornhill ertheilt; durch die Acte von 1892 ward die weitere Bewilligung gegeben, anstatt einer Station Cornhill eine Centralstation nächst der Börse herznstellen und die Bahn bis zur Liverpool-Strasse weiterzuführen, mit der Berechtigung, unterhalb der bestehenden Station Liverpool Street der Great Eastern-Bahn einen Endbahnhof zn erbauen. Die in den bezüglichen Parlaments-Acten normirte Frist kann wegen der Schwierigkeiten bei der Grundeinlösung kaum eingehalten werden, daher sich die Gesellschaft veranlasst sieht, beim Parlamente um Verlängerung des Bautermines einzuschreiten. Es wird erbeten, die Frist für die gänzliche Vollendung des Baues bis zum Jahre 1900 zu erstrecken. [„Railway News.“]

— (Probefahrten.) Bei der vor Kurzem in London abgehaltenen Jahresversammlung der Vereinigung englischer Besitzer von amerikanischen Eisenbahnpapieren (English Association of American Bond and Share Holders) machte der Vorsitzende, J. Price, Mittheilungen über das Ergebniss von vergleichenden Probezügen, welche einerseits von der New-York-Ontario und Western-Bahn und andererseits von der London und North Western-Bahn laufen gelassen wurden. Die genannte amerikanische Bahngesellschaft liess einen Güterzug von Middletown nach New-York, eine Strecke von 77 englischen Meilen, die englische Gesellschaft liess einen Zug von Rugby nach Willesden Junction verkehren, welche Strecke gleich lang mit der vorgenannten war. Der englische Zug bestand aus 57 Kohlenwagen und besass eine Länge von 1263 Fuss, d. i. 385 m; der amerikanische Zug bestand ans 24 Kohlenwagen von zusammen 857 Fuss, d. i. 261·2 m Länge. Die durchschnittliche Kraft am Zughaken der englischen Locomotive betrug 3·11 engl. Tonnen gegen 2·1 Tonnen beim amerikanischen Zuge. Beim englischen Zuge betrug der Kohlenverbrauch um 1 t Zugslast 1 engl. Meile weit zu befördern genau 1 Unze. Die Geschwindigkeit des englischen Zuges war unter Ansschluss der Aufenthalte 17·63 Meilen, jene des amerikanischen Zuges 19·50 Meilen. Das Eigen-

gewicht jedes englischen Kohlenwagens betrug 5 t 4 cwt., d. i. 5·2 t, und im amerikanischen Zuge 11 t 3 cwt., oder 11·15 t. Erstere waren mit je 7 t 15 cwt. (7·75 t), letztere mit je 26 t 15 cwt. (26·75 t) Kohle beladen. Das Totalgewicht der englischen Wagen betrug daher 12 t 19 cwt. (12·95 t), jenes der amerikanischen Kohlenwagen 37 t 18 cwt. (37·90 t). Das Verhältniss der Nutzlast zum beföderten Gesammtgewichte stellte sich beim amerikanischen Zuge weitaus günstiger als beim englischen, und zwar zu ca. 70 pCt. gegen ca. 60 pCt. bei letzteren. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Ungarisches Privat-Seerecht. (Gesetzentwurf.) Der kgl. ungarische Justizminister bat im Einvernehmen mit dem Handelsminister einen demnächst der Legislative vorzulegenden Gesetzentwurf über das ungarische Privat-Seerecht ausarbeiten lassen. Der Entwurf bildet einen Codex, welcher in 13 Titeln und in 356 Paragraphen die aus dem Seehandel entstehenden gesammten Rechtsverhältnisse regelt. Der Entwurf verfügt nämlich über die in Seeangelegenheiten zur Anwendung gelangenden Rechtsquellen, über die Seeschiffe, über die auf dieselben bezüglichen Eigenthumsverhältnisse, über die Schiffahrt-Unternehmer und Schiffahrt-Gesellschaften, über die Rechte und Pflichten der Schiffscommandanten, mitinbegriffen auch das Dienstverhältniss derselben, über das Waarentransport-Geschäft. das Personenbeförderungs-Geschäft, über die Cbarterung, die Seescheiden, den Zusammenstoss der Schiffe, den Rettungs- und Hilfsdienst zur See, über die privilegirten Schiffe und das See-Hypotbekarrecht, über die Sicherung zur See und scbliesslich über die Verjährung der auf dem Seerechte beruhenden Klagen. Der im Sinne des zwischen der ungarischen und österreichischen Regierung abgebaltenen Zoll- und Handelsbündnisses ausgearbeitete Entwurf, wird vorerst von einem engeren Ausschusse durchberathen werden, sodann gelangt derselbe vor eine aus den interessirten Fachkreisen einzuberufende Enquête.

Massregeln zu Gunsten des Seeverkehres und der Handelsmarine in Fiume. Die Massnahmen, welche das ungarische Handelsministerium zur Hebung Fiumes in nächster Zeit durchzuführen gedenkt, beziehen sich, nach den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", sowohl auf die Bedürfnisse des Hafenverkehres als auch auf die Erweiterung und Vergrösserung des Hafens, endlich auf die Ermässigung der Hafengebühren. Die gegenwärtig vorhandenen Lagerbäuser gestatten wohl die Einlagerung und Manipulation grösserer Waarenmengen, genügen aber nicht allen Ansprüchen, namentlich mit Bezug auf freie Beweglichkeit. Das ungarische Handelsministerium hat nun beschlossen, im Laufe des Jahres 1894 durch Aufschüttung am Meeresufer Terrain zu scbaffen, auf demselben neue Magazine erbauen und neue Ufergeleise legen zu lassen. Ferner wird die vom Fiumaner Stadtrathe erbaute Wasserleitung auf Staatskosten bis an den Hafen verlängert, damit es den Schiffen ermöglicht werde, die nöthigen Mengen gesunden Trinkwassers leicht an Bord zu schaffen. Für diese Herstellungen ist der Betrag von 2,600,000 Kronen präliminirt. Die Hafen-Erweiterungsbauten sind in grösserem Style geplant. Da im Jabre 1894 der Cyklus jener Bauten abgeschlossen sein wird, welche der Initiative des verstorbenen Handelsministers Baross ihre Durchführung verdanken, so werden sich die neuen Hafenbauten den früheren unmittelbar anschliessen. Es ist die Errichtung eines neuen Molo, die Vergrösserung des Petroleumhafens, die Erweiterung des Hafens für den Holzverkehr und die Herstellung weiterer Lagerplätze in Aussicht genommen. Ferner ist zur Erleichterung des Eisenbahnverkehres innerbalb des Hafens und des Bahnhofes die Anlage einer directen Verbindung des Holzhafens mit dem Geleise der Staatsbahn oberbalb Fiumes vorgesehen. Diese neuen Arbeiten werden nach dem Kostenvoranschlage ungefähr 25 Millionen Kronen beanspruchen. Der Staat wird sonach in dem nächsten Quinqennium (ausser den für das nächste Jahr bereits votirten Summen) neuerdings 28 Millionen Kronen für deu Hafen von Fiume widmen und die Einrichtungen desselben auf eine Höbe bringen, die der commerciellen Stellung Fiumes sehr zum Vortheile gereichen wird. Auch die Regelung der Hafengebübren ist beabsichtigt. Die Gebühren sollen ermässigt werden und wird beabsichtigt, ausser den nationalen Küstenfabrern und Scbiffen langer Fabrt auch jenen fremden Schiffen einen gewissen Vortheil einzuräumen, die Fiume in regelmässigen Zeiträumen anlaufen. Diese Begünstigungen werden den Verkehr erhöhen und viele Schiffe zum Anlaufen Fiumes veranlassen, die bisher diesen Hafen nur dann aufsuchten, wenn sich ihnen eine Frachtgelegenheit bot. Die Reform des Hafengebühren-Gesetzes muss selbstverständlich gleichzeitig mit einer analogen Massnahme unsererseits erfolgen. Neben dem jetzt im Bau begriffenen Schwimmdock wird ebenfalls mit staatlicher Unterstützung eine Werfte gebaut werden, auf welcher Dampfer von 2000—3000 t Gehalt vom Stapel gelassen werden können. Ausserdem ist die Erweiterung der nautischen Schule zu Fiume mit der Absicht ins Auge gefasst worden, in derselben ein Internat zu errichten. Endlich sind Massregeln im Plane, um dem ärmeren Theile der Bevölkerung durch Belebung der Fischerei im Adriatischen Meere eine werthvolle Erwerbsgelegenbeit zu bieten und auf diese Weise die Auswanderung einzudämmen.

Regulirung der mittleren Donaustrecke in Ungarn. (Enquêteverhandlung im kgl. ungarischen Handelsministerium.) Am 13. März fand im kgl. ungar. Handelsministerium unter Vorsitz des Staatssecretärs Miklós eine Enquêteverbandlung in Angelegenheit der Regulirung der mittleren Donaustrecke, d. i. der Strecke Vácz (Waizen)—Budapest—Zimony (Semlin)—O-Moldava, statt, welchem das Gremium des grossen Technischen Rathes für Wasserbau-Angelegenheiten, dessen Referate den Gegenstand der Beratbung bildeten, beigezogen war. Als Hauptzweck galt die Herstellung des Flnssbettes in gut schiffbaren Zustand, während die Fluthenschutzfrage nur in zweiter Linie stand. Nach Kenntnissnahme der von den einzelnen Referenten vorgelegten Berichte über den gegenwärtigen Zustand des Flussbettes und Prüfung der von diesen erstatteten Regulirungsprojecte, wurde die Debatte eröffnet, deren erster Gegenstand die Frage der Regulirung der zwischen Vácz und Budapest gelegenen Section war, und bezüglich welcher die Vorschläge des Referenten angenommen wurden. Bezüglich der wesentlich grössere Schwierigkeiten bietenden Strecke Budapest—Baja wurde im Sinne des Referates beschlossen, die bereits bestehenden Durchstiche durch Verbreiterung und Vertiefung zu entwickeln und für fernere Stabilisirung des zur Entartung geneigten Flussbettes in ausgiebiger Weise Fürsorge zu treffen, ausserdem aber einen neuen Durchstich bei Monostorszeg auszufübren, um Stauungen und durcb diese verursachte Bildung von Sandbänken hintanzubalteo. Des Ferneren wurden die Referatanträge bezüglich des Abschnittes Mohács—Gombos-Erdöd, sowie der Draumündung, ferner jene der Referenten für die Strecke Gombos-Erdöd — Ujvidék (Neustadt) — Zimony (Semlin) mit geringen Modificationen angenommen. Ueber speciellen Antrag des Ministerialrathes Wallandt (Leiter der Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thor"), welcher mit Hinweis auf die Regulirung der unteren Donau die Wichtigkeit der Zimonyer Section constatirte, wurde in Würdigung der hiedurch berührten allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen beschlossen, im Interesse des Knotenpunktes Zimony keine Kosten zu scheuen.

Zweiter Gegenstand der Enquête war die Frage der Regulirung des Stromes speciell im Bereiche Budapests und dessen nächster Umgebung. Nach längerer und eingehender Debatte, an der sich auch der Director des Budapester Polytechnicums Professor Michael Klimm und Ministerialrath Ludwig Lechner betheiligten, wurde beschlossen, nicht nur den Soroksárer Damm als beste Garantie gegen Eisstauungen auch fernerhin aufrecht zu erhalten, sondern selbst den Csepeler Damm auszubauen und die Erhöhung der Donauquais fortzusetzen. Auf Basis des dem Handelsminister zur Genehmigung vorzulegenden Protokolls sind nunmehr die Kostenvoranschläge für die einzelnen Sectionen ausgearbeitet und wird aus diesen das gesammte Kostenpräliminare aufgestellt werden, dessen Genehmigung der Legislative vorbehalten bleibt. — Der Verhandlung ging eine unter Vorsitz des Ackerbauministers Grafen Andreas Bethlen geführte General-Debatte voran, in welcher dieser, vom Standpunkte des Einflusses der projectirten Arbeiten auf Wasserregulirungszwecke im Allgemeinen und insbesondere die Lösung der Inundationsfrage, seine principielle Zustimmung zu den projectirten Arbeiten aussprach und sodann den Vorsitz bei den weiteren Verhandlungen, wie Eingangs erwähnt, dem Staatssecretär Miklós des ungar. Handelsministeriums übergab, der sich von seinem Standpunkte aus somit auf die Lösung der Frage lediglich im Interesse des Communicationsressorts beschränken konnte, da eben von Seite des Ackerbauministeriums umsoweniger eine Einwendung gegen die vorliegenden Regulirungspläne erhoben wurde, als diese dem Programme des Ackerbauministeriums entsprechen und die projectirten Arbeiten sich gegenseitig ergänzen werden.

Schiffahrt auf der unteren Donau. (Bau von eisernen Schleppschiffen für Rumänien.) Mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore, hat Rumänien schon seit einigen Jahren namhafte

Bestellungen auf eiserne Schleppschiffe bei den Budapester Schiffswerften, insbesondere bei jener der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, effectuiren lassen. Wie nun aus Budapest berichtet wird, sind auch für das laufende Jahr ausgiebige Bestellungen, und zwar für mehr als 100 grosse eiserne Schleppschiffe mit einem Fassungsraum von je 10.000 Metercentner per Schiff im Durchschnittspreise von 24.000 fl. per Schiff eingetroffen, an welcher Bestellung nebst der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, auch die Schiffbau-Actiengesellschaft „Danubius“ (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28) participirt.

— (Anschaffung von Schiffen für Rechnung der fürstl. bulgarischen Regierung.) Mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung der Arbeiten am Eisernen Thore hat, wie aus Budapest berichtet wird, die fürstl. bulgarische Regierung für Beschaffung von Dampfern bereits Vorsorge getragen. Eine unter Führung des fürstl. bulgarischen Flottillen-Commandanten Anghelow nach England entsendete Commission hat dort zwei grössere Dampfer bestellt, welche sofort nach Ablieferung, und zwar vorläufig theils für Fahrten auf der Donau bis Giurgevo, theils zur Küstenschiffahrt in Verwendung kommen werden; die Lieferung kleinerer Dampfer, ausschliesslich für den Dienst auf der Donau über das Eiserne Thor, wird Budapester Schiffswerften übertragen werden.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung des Verkehres zwischen Budapest und Párkány.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Eröffnung des Verkehres der Personenschiffe im gemischten Localverkehr zwischen Budapest und Párkány am 7. bezw. 8. April stattfindet.

— (Eröffnung der Station Apostag.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Schiffstation Apostag (zwischen Budapest und Mohács) sowohl für den Personen- als auch Frachtenverkehr eröffnet wurde.

— (Bau einer Personenhalle in Budapest.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat der Budapester Communal-Verwaltung die Pläne für ein mit grossem Comfort auszustattendes, im modernen Style zu erbauendes, geräumiges Aufnahmsgebäude (Personenhalle) nächst der neuen Donaubrücke am Eskütér vorgelegt. Um die Aussicht vom Quai aus nicht zu behindern, wird auf Anregung der Commune das mit einem flachen Dache zu versehende Gebäude eine Höhe von nur 3·6 m erhalten.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung der Sommerfahrordnung auf den Routen Fiume—Ancona und Fiume—Venedig sowie vice versa.) Die Direction der „Adria“ verlautbart, dass vom 1. April bis Ende October die Dampfschiffe zwischen Fiume—Ancona und Fiume—Venedig nach folgender Fahrordnung verkehren: Abfahrt von Fiume (im Anschlusse an den Budapester Eilzug) jeden Sonntag und Donnerstag um 7½ Uhr Früh, Ankunft in Ancona an demselben Tage um 5½ Uhr Nachmittags. Rückfahrt von Ancona jeden Dienstag und Freitag um 9 Uhr Abends, Ankunft in Fiume am nächsten Tage um 7 Uhr Früh; Abfahrt von Fiume nach Venedig jeden Sonntag um 4 Uhr Nachmittags, Ankunft in Venedig am nächsten Tage um 6 Uhr Früh, Rückfahrt von Venedig jeden Dienstag um 7 Uhr Abends, Ankunft in Fiume am nächsten Tage um 9 Uhr Früh. Bezüglich der von Venedig nach Fiume verkehrenden Dampfer wird bemerkt, dass dieselben zeitweise auch in Pisano anlaufen, was jedoch stets in den Journalen von Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am St. Markus-Platze publicirt wird. Ueber die oben angeführten Reiserouten werden directe Billets Budapest—Ancona und Budapest—Venedig, deren Preise für die I. Classe 14 fl. 60 kr., für die II. Classe 12 fl. und für die III. Classe 7 fl. betragen, ferner ausser diesen noch directe Billets von Budapest nach den Stationen Bari, Battaglia, Bologna, Florenz, Genua, Mailand, Livorno, Padua, Pisa, Turin und Verona ausgegeben.

Sachsen. (Elbeschiffahrtsverhältnisse im Jahre 1893.) Am Schlusse des Jahres 1893 waren im Königreiche Sachsen an Elbefahrzeugen registrirt: 47 Personen-Dampfschiffe mit Einschluss der zwischen Bahnhof und Stadt Schandau den Verkehr vermittelnden 3 Raddampfer und 15 zum Fährbetrieb und zur sonstigen Personenbeförderung dienenden kleinen Schraubendampfern, sowie 2 für Zwecke der fiscalischen Wasserbau-Verwaltung bestimmten Dampfbooten (1 Schrauben- und 1 Turbinen-Propellerboot), 8 Güterdampfschiffe, 16 Radschleppschiffe, 8 Kettenschleppschiffe, 1 Dampffähre, 567 Segel- und Schleppschiffe mit zusammen 3,179.684 Centnern Tragfähigkeit.

Die Dauer des Schiffahrtsverkehres erstreckte sich vom 26. Februar bis 9. December mit zusammen 287 Tage.

Die Elbefahrzeuge konnten während der obengenannten 287 Tage verfrachtet werden:

51 Tage mit voller Ladung bei 1·6 m Tiefgang,
46 „ „ ¾ bis voller Ladung bei 1·2—1·6 m Tiefgang,
62 „ „ ½ bis ¾ Ladung bei 0·8—1·2 Tiefgang,
128 „ „ ⅓ bis ½ Ladung bei 0·53—0·8 m Tiefgang.

Ueber den Schiffahrtsverkehr auf der sächsischen Elbestrecke ist im Allgemeinen Folgendes anzuführen. Es haben passirt:

1. die Niederwarthaer Elbebrücke: a) zu Thal: 2037 Personen-Dampfschiffe, 895 Radschleppdampfer, 658 Kettendampfer, 7752 Fracht-Fahrzeuge und 630 Flösse; b) zu Berg: 2033 Personen-Dampfschiffe, 916 Radschleppdampfer mit 2019 beladenen und 1825 unbeladenen Fracht-Fahrzeugen, 597 Kettendampfer mit 1090 beladenen und 2036 unbeladenen Fracht-Fahrzeugen. Summa 22.488 in Thal- und Bergfahrt;

2. die Riesaer Elbebrücke: a) zu Thal: 896 Personen-Dampfschiffe, 858 Radschleppdampfer, 449 Kettendampfer, 5499 Fracht-Fahrzeuge und 279 Flösse; b) zu Berg: 895 Personen-Dampfschiffe, 931 Radschleppdampfer mit 2147 beladenen und 1552 unbeladenen Fracht-Fahrzeugen, 517 Kettendampfer mit 901 beladenen und 1751 unbeladenen Fracht-Fahrzeugen. Summa 16.675 in Thal- und Bergfahrt.

England. (Grösste Ladung eines Oceandampfers.) Der kürzlich in Liverpool angelangte Frachtendampfer „Cevic“ der White Star Line besass die grösste Ladung, welche noch bisher von einem Schiffe aufgenommen worden war. Dieselbe bestand aus 14.000 t Güter, wovon 150.392 Bushels Getreide, 9030 Ballen Baumwolle, 3200 Stück Fleisch, 1955 Blöcke Kupfer, 2328 Blöcke Blei, 3491 Säcke Mehl, 56 Blöcke Mahagonyholz, 511 Ballen Heu, 3338 Büchsen Käse, 1955 Fässer Oel, 1999 Fässer mit frischen Häuten, 639 Fässer Wachs, 408 Büchsen Schweinfleisch und eine Anzahl Rinder. Der Werth der ganzen Ladung war nahezu 500.000 Dollars. Das Schiff „Cevic“ ist 515 Fuss (157 m) lang, 60 Fuss (18·3 m) breit und 28 Fuss (8·5 m) tief. [„Railway News.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Einführung einer neuen amtlichen Legitimation für active Militärgagisten bei Reisen in Civilkleidung (Sportkleid). Auf Grund der Bestimmungen des Militärtarifes für Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen, dann der Militärtarife für Transporte auf Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und auf Schiffen der Seetransport-Unternehmungen, ferner mit Zustimmung des königl. ungarischen Handelsministers rücksichtlich der ungarischen Eisenbahnen wurde eine neue amtliche Legitimation bei Reisen in Civilkleidung (Sportkleid) für active Generale, Stabs- und Oberofficiere, Militär-Geistliche, Auditore, Militärärzte, Truppen-Rechnungsführer, Militärbeamte, Militär-Kapellmeister, ferner für das Personal der Militär-Bildungsanstalten und der Officierstöchter-Erziehungsinstitute, mit Ausnahme des sämmtlichen externen Lehrpersonals vom Civilstande, dann für Armeediener, sowie für die gleichgestellten Chargen der Kriegsmarine, der k. k. und der kgl. ungarischen Landwehr zur Inanspruchnahme der Fahrbegünstigung wie bei ausserdienstlichen Reisen in Uniform mit 1. März eingeführt. Mit demselben Zeitpunkte ist die Giltigkeit der dauernden amtlichen Legitimationen, welche die Militärgagisten bisher gemeinsam mit den k. k., bezw. mit den k. u. k. Staats- und Hofbediensteten besessen hatten, erloschen. Gleichzeitig wurden die Bestimmungen für die Ausstellung und Evidenzhaltung der Legitimationen verlautbart. Die Legitimationen können vier Jahre hindurch durch entsprechende Ausfüllung des hiefür vorgesehenen Raumes prolongirt werden. Mit Ablauf des fünften Jahres sind die Legitimationen neu auszustellen.*)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Rechtliche Eigenschaften des Frachtbrief-Duplicates.) Auf eine diesfalls an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport gestellte Anfrage hat dasselbe geantwortet, dass das Frachtbrief-Duplicat gemäss Art. 8

*) Vergl. Circular-Verordnung des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums vom 20. Februar 1894, Abth. 5, Nr. 285/E.B., enthalten in Nr. 39 des am 21. Februar 1894 hinausgegebenen 8. Stückes des Normal-Verordnungsblattes für das k. u. k. Heer.

nicht die Bedeutung eines Connossements (Ladeschein) und auch nicht diejenige des Original-Frachtbriefes hat. Das Duplicat ist nur eine Empfangsbescheinigung, unter deren Vorzeigung der Absender berechtigt ist (Art. 15), die Verfügung zu treffen, dass die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation ausgeliefert werde. Die Uebergabe des Frachtbrief-Duplicates in den Besitz eines Dritten hat nur zur Folge, dass der Absender solche Verfügungen nicht mehr treffen kann; der dritte Besitzer erwirbt damit keine Rechte für sich. Sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von diesem nach Massgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt ist, hat das Frachtbrief-Duplicat auch in der Hand des Absenders keinen Werth mehr und die Eisenbahn hat nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

— (Berechnung der Lieferfrist.) Ein Empfänger ersuchte das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport um Auskunft über die anlässlich einiger Transporte von den Eisenbahnen unter Zuschlag der vor der Zollbehandlung beanspruchten Zeit und auch einiger Sonntage, welche in die Transportfrist gefallen waren, berechneten Lieferfristen. Es war damit die Anfrage verbunden, ob mehrere Zollrevisionen an den betreffenden Landesgrenzen wirklich nöthig gewesen und ob für dieselben von der Zollverwaltung eine unbeschränkte Zeit in Anspruch genommen werden könne. Das Centralamt hat constatirt, dass die von den Eisenbahnen berechnete Lieferfrist den Vorschriften des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr (§ 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14) entspreche und im Uebrigen erwidert, dass die Zollbehandlung in den verschiedenen Staaten von dem Uebereinkommen nicht beeinflusst und dem Centralamt auch nicht bekannt sei, dass für die Dauer derselben Fristen angesetzt wären.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

— (Ausgabe eines Eisenbahn-Atlas durch das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern.) Zufolge des zur Ausgabe gelangten Geschäftsberichtes des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern über das erste Geschäftsjahr 1893 wird die Herausgabe eines Eisenbahn-Atlas vorbereitet, in welchem für jeden dem internationalen Uebereinkommen angehörenden Staate die verschiedenen Bahnnetze, auf die das Uebereinkommen Anwendung findet, und daneben auch die von diesem nicht betroffenen Linien, dargestellt werden sollen.

— (Deckenmiethe.) Einem Absender, welcher sich darüber beklagte, dass die Eisenbahn Wagendecken nur gegen Unterzeichnung eines Reverses abgebe, durch welchen sie sich von den Folgen von Beschädigungen befreien wolle, welche ungeachtet der Bedeckung des Gutes in Folge von Durchnässung oder Entzündung entstehen könnten, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern geantwortet, dass das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr keine Vorschriften enthalte, welche die Deckenmiethe als solche betreffen; die Aufstellung der diesbezüglichen Bedingungen sei den Reglements und Tarifen der Eisenbahnen überlassen. Dagegen können durch solche Bedingungen die Grundsätze nicht abgeändert werden, welche im internationalen Uebereinkommen über die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen enthalten sind. Soweit sie mit jenen im Widerspruche stehen, wären sie gemäss Art. 4 nichtig. Die Unterzeichnung eines Reverses könne an dieser Rechtslage nichts ändern. Der Richter würde im besonderen Falle die Verantwortlichkeit der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens beurtheilen. Dagegen könne auch die Verwendung von Decken, welche der Absender direct oder leihweise beschaffe, keine Erhöhung der den Eisenbahnen laut dem internationalen Uebereinkommen obliegenden Verantwortlichkeit herbeiführen und bleibe auch in diesem Falle die Vorschrift in Ziffer 1 des Art. 31 des internationalen Uebereinkommens vorbehalten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

— (Hinterlegung des voraussichtlichen ungefähren Frachtbetrages.) Dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurde mitgetheilt, dass eine Eisenbahn bei frankirten internationalen Sendungen nach Stationen, für welche directe Tarife bestehen, eine Garantie-Erklärung des Absenders verlange, in welcher dieser sich verpflichten müsse, etwaige Frachtzuschläge ohne Einrede zu bezahlen. Das Centralamt hat erwidert, dass das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nur die Bestimmung im Art. 12, Abs. 3, kenne, wonach eine Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages gefordert werden dürfe, wenn beim frankirten Versandt der Betrag der Gesammtfracht nicht genau bestimmt werden könne. Beim Vorhandensein directer Tarife sei aber die Feststellung der tarifmässigen Fracht zum Voraus möglich.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 2.]

Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern. (Schiedsgericht für Streitfälle der Bahnen untereinander.) Der schweizerische Bundesrath hat im Artikel 6 der Verordnung vom 29. November 1892, betreffend das schiedsgerichtliche Verfahren in den vor das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport gebrachten Streitfällen (vergl. Vrdgs.-Bl. 1893, Nr. 5, Seite 88, und Nr. 87 Seite 1411) dahin abgeändert, dass das Centralamt beauftragt bleibt, nach Sammlung genügender Erfahrungen dem eidgenössischen Eisenbahn-Departement Bericht zu erstatten, damit dieses, wenn es angezeigt erscheint, dem schweizerischen Bundesrathe eine Revision der erwähnten Verordnung beantragen könne.

[H.-M.-Z. 16.367.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebergang der zu den Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft, der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft und des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken in den Betrieb und die Verwaltung der Grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.) Am 3. März ist die Verwaltung und der Betrieb der zu den Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahngesellschaft und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft gehörenden Strecken, und ferner am 14. März die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken auf die Grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn übergegangen. Nach Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind die Strecken der genannten Bahnen nunmehr als Vereinsbahnstrecken der Grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn zu betrachten, und es wird die Vereinsmitgliedschaft des Herrn H. Bachstein (als betriebsleitendes Verwaltungsorgan der Mecklenburgischen Südbahn [Parchim-Neubrandenburg] und der Bahnen Parchim-Ludwigslust und Neubrandenburg-Friedland) und der Direction des Deutsch-Nordischen Lloyd für erloschen erklärt. Gleichzeitig hat das Verhältniss der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn zu dem Verein vorläufig seine Endschaft erreicht.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 8·90 km lange Strecke Pirna-Grosscotta (-Lohmgrund) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 21. März dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Verzeichnisse Nr. 24 a (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn), Nr. 43 (Prignitzer Eisenbahn) und Nr. 45 (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) neu, sowie zur „Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen" der XVII. Nachtrag herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 45 wird das im Februar 1890 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer, sowie die Nachträge I bis IV desselben aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Vereins-Kilometerzeiger Nr. 24 a (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben worden, ferner sind herausgegeben der Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 3 (Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen) und Nachtrag III zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

— (Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist das vorgenannte Verzeichniss neu aufgestellt und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden; durch dasselbe wird das im Jänner 1891 ausgegebene Verzeichniss nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.) Zu diesem Verzeichnisse ist der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag XVI zum Local-Gütertarife, Theil II, Heft 3.

Am 15. April 1894 tritt der Nachtrag XVI zum gesellschaftlichen Local-Gütertarife, Theil II, Heft 3, in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der fehlenden Frachtsätze für den Verkehr der Station Kralohof, geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 (Eisen etc.), 11 (Säuren) und 12 (Spiritus), ferner Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare sind bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 28. März 1894. [245]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Hinausgabe neuer Tarife.

Am 1. Mai 1894 treten neu umgearbeitete Tarife für den in rubro genannten Verband in Kraft, und zwar:

a) Tariftheil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Altona, Brake, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg B., Harburg H., Lübeck, Nordenham, Stettin, Swinemünde und Warnemünde einerseits und Stationen österr. Bahnen andererseits;
b) Tariftheil II, Heft 2 (Seehafen-Ausnahmetarif) für den unter a) bezeichneten Güterverkehr;
c) Anhang zum Tariftheil II, Heft 1;
d) Anhang zum Tariftheil II, Heft 2, enthaltend Cursdifferenzen.

Durch diese neuen Tarife werden die gleichnamigen Tarife vom 1. Juni 1890 sammt ihren Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare werden demnächt bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 28. März 1894. [246]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Localbahn Wien-Wr. Neudorf

Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi.

Temporäre Sperrung der Brücke über die Südbahn in Unter-Meidling.

In Folge Reconstruction der Brücke über die Südbahn in Unter-Meidling wird dieselbe durch 24 Stunden, d. i. vom 2. April 1894 nach Zug 24 bis 3. April Morgens gesperrt.

Das Publicum wird daher aufmerksam gemacht, dass der Personenverkehr bei allen Zügen nach beiden Richtungen an diesem Tage durch Umsteigen aufrecht erhalten bleibt.

Es erleidet demnach der Personen- und Gepäcksverkehr keine Unterbrechung, der Frachtenverkehr hingegen wird an diesem Tage eingestellt.

Wien, am 29. März 1894. [247]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, und Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I.

Einführung eines neuen Tarifes, beziehungsweise Nachtrages.

Am 1. April 1894 tritt an Stelle des bisherigen deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 ein neuer Tarif in Kraft, der auch im Localverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen Anwendung findet.

Abdrücke dieses Tarifes können zum Preise von 70 Pfg. durch unsere Stationen bezogen werden.

Gleichzeitig erscheint der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Deutschen Eisenbahntarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; dieser Nachtrag wird von unseren Stationen unentgeltlich abgegeben.

Dresden, am 18. März 1894. [248]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. April d. J. treten die Nachträge VIII zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten: Ergänzungen der Verzeichnisse der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und der nicht tarifirten Belgischen Stationen; Aufnahme der Station Neustadt a. D. des Directionsbezirkes Altona und der Stationen Jävenitz und Vinzelberg des Directionsbezirkes Magdeburg in das Verzeichniss der Anstossbeträge für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen, sowie in den Ausnahmetarif 6a für Holz; Aufnahme der Station Acoz (Station) der Grossen Belgischen Centralbahn in die Stationstariftabellen für den Verkehr mit Coburg, Eger, Franzensbad, Gera, Giessen, Hof, Lichtenfels und Naumburg, sowie in die Ausnahmetarife 13 und 19 für Kartoffeln; Aufnahme der Stationen Cassel, Hannover (Nord- und Südbahnhof), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten) und Peine des Directionsbezirkes Hannover in den Ausnahmetarif 8 für Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I u. s. w. zur Ausfuhr über die belgischen Seehäfen; Aufnahme der Station Waldkirchen der Sächsichen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 14 für Spielwaaren u. s. w., Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigung des Haupttarifes.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ermässigung für Düngemittel.) Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. sind im Pfälzisch-Bayerischen Güterverkehre für folgende Düngemittel:

Dünger (Mist- und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub

bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, soweit Verkehrsleitung über Aschaffenburg stattfindet, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangt.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen vorgenannten Tarifs und die Frachtsätze des im inneren Verkehre der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, ab 1. März 1894 giltigen Ausnahmetarifs a für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln zu Grunde zu legen.

Der Vicinalbahnzuschlag ist ausser Berechnung zu lassen, der Localbahnzuschlag dagegen einzurechnen, soweit derselbe nicht für gewisse Stationen aufgehoben ist.

Näheren Aufschluss ertheilen auf Verlangen die Güterabfertigungsstellen.

Hannover - Bayerischer Gütertarif. Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1889. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. ist der Nachtrag IX in Kraft getreten. Derselbe enthält die Einführung der Ausnahmetarife 10 (für rohe Kalisalze u. s. w.) und 11 (für Kalk u. s. w. zu Düngezwecken).

Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Heft B, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Jänner 1893. (Eintretende Aenderungen.) Mit Genehmigung des Kgl. Bayer. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeusseren treten vom 1. April 1894 ab im vorbezeichneten Tarife folgende Aenderungen ein:

1. Die in der Zusatzbestimmung IV 5 zu § 44 der Verkehrsordnung (Seite 11 des Tarifs) enthaltene Vorschrift ist aufgeboben und diese Zusatzbestimmung daher zu streichen.
   Die unter Ziffer 6 und 7 folgenden Zusatzbestimmungen erhalten demnach die Ziffern 5 und 6.
2. An Stelle der Bestimmung unter II A 8 (2) des Abschnittes V. Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen (Seite 12 des Tarifs) tritt folgende:
   (2) Werden die Fahrzeuge von der Bestimmungsstation oder von einer Unterwegsstation nach der Versandtstation zurück- oder nach einer anderen Station befördert, so wird ausser der Fracht für die Beförderung bis zur ursprünglicben Bestimmungsstation oder bis zu der Unterwegsstation, auf welcher die Fahrzeuge angehalten werden, im ersten Falle die Rückfracht bis zur Versandtstation, im zweiten Falle die Fracht von der ursprünglichen Bestimmungsstation oder von der Unterwegsstation bis zur neuen Bestimmungsstation, für jede Kartirungsstrecke mit voller Abfertigungsgebühr, erhoben. Im Falle des Anhaltens der Fahrzeuge auf einer Unterwegsstation, gleichviel ob sie daselbst ausgeliefert oder nach der Versandtstation zurück- oder nach einer anderen Station weitergesandt werden, ist ausserdem das tarifmässige Reugeld [s. Absatz (1)] zu entrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Genehmigung des Kgl. Bayer. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern kommt am 1. April 1894 der Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Aenderungen der Anlage B der Verkehrsordnung.
III. Neuauflage der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
IV. Neuauflage des Nebengebührentarifs in deutscher Währung.
V. Neuauflage des alphabetischen Verzeichnisses.
VI. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 9, 11, 12 und 13 a.
VII. Theilweise Aenderung der Frachtsätze für Eger — Franzensbad.
VIII. Frachtsätze für Holz, Glas und Heerdglasbrocken nach Eger.
IX. Neuauflage des Nebengebührentarifs in österreichischer Währung.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Vorschriften für die Benützung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz.) Am 15. März 1894 sind neue im Tarifnachtrag IV enthaltene „Vorscbriften für die Benützung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz“ in Kraft getreten; die Wirksamkeit der Bestimmungen in § 1, Ziffer 4 und 5 und in § 6 Ziffer 5 und 6 beginnt erst am 1. April l. J.

Durch die neuen Vorschriften werden die bisherigen „Bestimmungen über die Abfertigung der Berliner Markthallengüter auf der Eisenbahn“ aufgehoben.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891; Gemeinschaftliches Heft. (Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifes für Düngemittel.) Mit Wirksamkeit vom 15. l. M. ist für die Beförderung nachgenannter Düngemittel:

„Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterscblacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) nnd andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub, ferner Mergel znm Düngen“

bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen zu den Sätzen des für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatsbahnen ab 1. d. M. giltigen Düngemittelausnahmetarifs a.

Der Vicinalbahnzuschlag ist ausser Berechnung zu lassen, der Localbahnzuschlag (für Specialtarif III) dagegen einzurechnen, soweit nicht einzelne Stationen vom Zuschlage überhaupt befreit sind.

Im Verkehr mit der Station Lindau haben die Frachtsätze nur Geltung, wenn die Sendungen über Aschaffenburg bezw. Gemünden befördert werden.

Deutsch-Russischer Güterverkehr; Importtarife für Russland vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. April l. J. gelangt der 5. Nachtrag zu Heft IV des deutsch-russischen Gütertarifes zur Einführung.

Vom Inhalte desselben kommen für die Bayerischen Stationen in Betracht:

a) Aenderung des Tariftitels („Theil IV“ statt „Heft IV“),
b) Aenderungen und Ergänzungen des Waarenverzeichnisses.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1891. (Tarifirung des Artikels: „Kohlenblöcke.) Der Ausnahmetarif Nr. 13 für Kohlenröhren und Kohlenplatten (Seite 82 des Nachtrags III) findet mit sofortiger Giltigkeit auch Anwendung auf den Artikel „Kohlenblöcke“.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. März l. J. sind die nachbenannten Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Cöln (linksrh.) in den genannten Holzausnahmetarif aufgenommen worden: Amern, Benrad St. Tönis, Breinig, Burgwaldniel, Cattenes, Elten, Heerdt-Büderich, Holzheim b. Neuss, Kierberg, Nievenheim und Welldorf.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. ist der Nacbtrag IV zur Einführung gelangt, welcher enthält:

I. Aenderung der besonderen Bestimmungen.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und Ausnahmetarife.
IV. Aenderung des Anhangs zum Tarif.

Seite 13, Ausnahmetarif 9, erhält die Bestimmung unter Ziffer 2 folgende Fassung:

„Der Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die nachfolgend aufgeführten Frachtsätze, zu welchen im Verkehre mit den Bayerischen Localbahnstationen der gleiche Localbahnzuschlag wie im Specialtarif III (Seite 7 des Nachtrages III) tritt, zu Grunde zu legen.“

Der folgende Absatz „Frachtsätze für 100 kg in Mark u. s. w.“ ist zu streichen.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des süddeutschen Verbandsgütertarifes für den Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). (Giltigkeit der Bestimmungen, betreffend die Berechnung der Transportgebühren nach dem Ladegewicht.) Die Bestimmung in dem Ausnahmetarif Nr. 3 auf Seite 66 des Nachtrages I vom 1. März 1894, inhaltlich welcher die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10000 kg nur bei Frachtberechnung nach dem Ladegewicht Anwendung finden, tritt erst am 15. Mai d. J. in Kraft. Bis dahin gelten die auf Seite 167 des Haupttarifes anfgeführten bisherigen Bestimmungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Düngemitteln.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1894 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Bahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen andererseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung nachbenannter Düngemittel: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk, und Wollstaub in Ladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze des fraglichen Ausnahmetarifes geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und daselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
703	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kalk, gebrannten	Czernotin-Keltsch	Bautsch	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 12 ex 1894, sub Poe. 295	kr. 30·1	kr. 26·6	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Tschirm				26·1	22·6	3·5			
					Wigstadtl				24·9	21·4	3·5			
704	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Cooke	Kralup	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1895	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 37·0	kr. 35·0	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1895	
				Bubna					34·6	32·6	2·0			
				Kralup	Křinec				35·1	32·0	3·1			
				Bubna					32·7	29·6	3·1			
				Kralup	Rožďalovic				38·0	36·0	2·0			
				Bubna					35·6	33·6	2·0			
705	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kralup (St. E. G. oder B. N. B.)	Libaň-Prosnic	2000 t. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende März 1895	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 38·5	kr. 36·5	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1895	
				Bubna					36·1	34·1	2·0			
706	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art zum Export aus Oesterreich	Saybusch	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Ausgl.-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 238	Pfge. 193*)	Pfge. 45	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
						10000 kg			172	170*)	2			
					Schönpriesen-Umechlag	5000 kg			233	188*)	45			
						10000 kg			167	165*)	2			
					Dreeden-Elbkai	5000 kg			278	233	45			
						10000 kg			—	206	—			
707	**Oe. N. W. B.**	Betheiligten Bahnen												

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.

Die im Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jäuner 1893 auf Seite 73 für Suchenthal enthaltenen Frachtsätze dee Specialtarifee III finden unter den gleichen Bedingnngen bie auf Weiteres, längstens bis Ende 1894 auch im Verkehre mit **Chlumetz-Pilaf** Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
708	Oesterr. Nordwestbahn		Brennholz (in vollen Wagenladungen)	Branzaue Okřischko	Jedlesee loco n. transit	Anfrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 3 im Nachtrag I A vom 1. Jänner 1894, Seite 35	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 30·8 30	kr. 20·9 20	kr. 9·9 10	Im Kartirungswege			
709	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Eiserne Maschinentheile der Classe A	Brüun K.F.N.B. und St.E.G. Blansko	Bosna-Brod	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Ablagens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	kr. 159·4 172·6 inclus. ungar. Transportetener	Variabel	Im Kartirungswege		
710	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung einer Papierfabrik in Agram Verwendung finden, gelangt bis Ende December 1894 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn, ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn die gedachte Papierfabrik mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.											
711	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rostfallzünder	Myslowitz transito	Trzebinia (für Siersza)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Weiterbeförderung der Sendungen ab Trzebinia per Schleppbahn nach Siersza	Bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	9·4 kr.	8·3 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
712	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungs-Bahn	Cellulose	Zarlesdorf	Aruau Freiheit-Johannisbad	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	82·4 kr.	75·0 kr.	7·4 kr.	Im Kartirungswege		
713	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Kornitz	Wien (K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife	40·2 kr. ö. W.	37·2 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lünehurgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG. Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
		NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowoslelitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

WEINER'S ZINKFREIES LAGER-METALL
SCHUTZ-MARKE

für jeden Druck und Rotation.

Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.

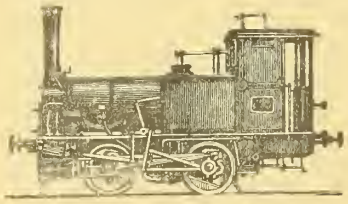
Heinrich Weiner, Prag.
(415)

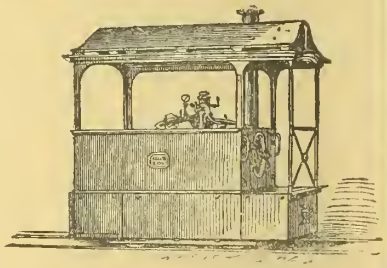
Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Farbiges
Carbolineum Krause
zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

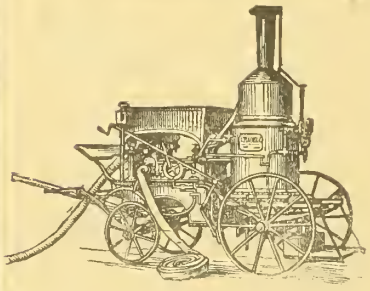
Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme
besondere (410)
Grassamen-Mischung
(stark und langbewurzelt)
per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren
WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.
WIEN
I., Wallfischgasse Nr. 8.

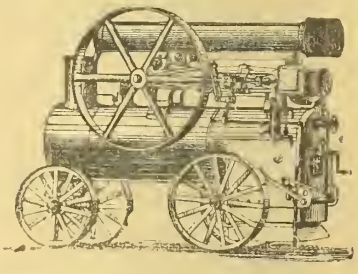
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.





Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft.
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft. (400)





Dampf - Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.
Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.
Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft
Königshof a. d. Böhm. Westbahn.
Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**
offerirt
CEMENT
in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**
Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.
Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:
Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6
Telephon Nr. 7664. (414)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreicbisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration. Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Auslaud . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 3. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 23. Jänner 1894 *) für die Ostgalizischen Localbahnen.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Ladislaus Graf Baworowski im Vereine mit Wladimir Grafen Baworowski, Mieczyslaw Grafen Dunin-Borkowski, Adam Grafen Gołuchowski und Julius Grafen Korytowski die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe von Localbahnen von Kopyczyńce nach Tarnopol, von Hadyńkowce nach Iwanie puste mit einer Abzweigung nach Skała und von Kalinow-szczyzna nach Zaleszczyki gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229. und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 8. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 60, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe der nachstehenden, im Anschlusse an die Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn herzustellenden Locomotiveisenbahnen (Ostgalizische Localbahnen), und zwar:

1. von der Station Kopyczyńce mit thunlichster Annäherung an Janów über Trembowla und Ostrów nach Tarnopol,
2. von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Hadyńkowce und Czortków über Borszczów nach Iwanie puste mit einer Abzweigung von Teresin nach Skała,
3. von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Kalinowszczyzna und Czortków über Jagielnica nach Zaleszczyki.

Die vorbezeichneten Eisenbahnen sind normalspurig und mit Ausnahme der als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Theilstrecke Ostrów—Tarnopol der Linie Kopyczyńce—Tarnopol als Localbahnen herzustellen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen im § 1 genannten Bahnlinien zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

*) Enthalten in dem am 24. März 1894 ausgegebenen XVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 52.

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres sämmtlicher im § 1 genannten Bahnlinien zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahnen.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichneten Bahnen wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 9,000.000 fl. ö. W. Noten zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 1,000.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen im § 1 genannten Bahnlinien bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 424.706 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 89.942 fl. österr. Währung festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitals zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 9,000.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf den concessionirten Bahnen kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (§ 8) gesichert erscheint.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritäts-Actien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritäts- und Stammactien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Uebereichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritäts-Actien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen fünf Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfails derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahnen die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen. Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahnen noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahnen ist ehestens zu beginnen und in der Theilstrecke von Tarnopol bis Ostrów längstens bis Ende des Jahres 1895, bezüglich der übrigen Linien aber binnen längstens fünf Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertigen Bahnen sind sohin sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bauterminес haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Die Reihenfolge der Ausführung der einzelnen Bahnlinien wird im Wege eines zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Uebereinkommens bestimmt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen, erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der einzelnen concessionirten Bahnlinien und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahnen erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und unter Ueberwachung des Handelsministeriums, sowie der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung im Offertwege zu vergeben. Das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche gegen Uebernahme von Stammactien durch die Interessenten sichergestellt werden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des Handelsministeriums insoferne zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 9,000.000 Gulden österr. Währung Noten auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen im Offertwege zu erfolgen.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem Betrage von 1,000.000 fl. österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Verfassung des Vor- und des Detailprojectes, den Bau und die Einrichtung der Bahnen einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassen-Dotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres sämmtlicher im § 1 genannten Bahnlinien noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass — soferne die Staatsverwaltung in einzelnen Fällen nicht eine Ausnahme bewilligen sollte — sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols, sowie auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahnen.

Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters einzelner Linien und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahnen wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Es bleibt demnach der Staatsverwaltung die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waaren-Classification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphen-Anstalt ausschliesslich und nach freiem Ermessen vorbehalten, wobei einerseits auf die jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Unternehmens Bedacht genommen werden soll.

Es bleibt übrigens die Regelung der Personen- und Gütertarife und der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Für die Feststellung der zu entrichtenden, eventuell nach den einzelnen Dienstzweigen zu pauschalirenden Entschädigung haben die als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen mit der Massgabe zum Anhalte zu dienen, dass die daselbst (Punkt I, lit. a, und Punkt II, lit. d) angegebenen Capitalslasten mit höchstens 4 Percent für Verzinsung und der planmässigen Tilgungsquote des verwendeten Nominal-Anlagecapitals aufzunehmen sind.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität, zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals, und zwar: der Prioritätsactien mit vier Percent und der Stammactien mit zwei Percent, sowie zur Tilgung des gesammten Actiencapitals innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn die Concessionäre oder die zu bildende Actiengesellschaft ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen verletzen oder nicht befolgen sollten, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am dreiundzwanzigsten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stramberg der bestehenden Stauding-Stramberger Localbahn zum Anschlusse an die Linie Kojetein—Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Frankstadt oder Wernsdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat den Concessionären der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn, Gebrüder Gutmann in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stramberg der bestehenden Stauding-Stramberger Localbahn zum Anschlusse an die Linie Kojetein—Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Frankstadt oder Wernsdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. März 1894. Z. 10.787.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, von einem Punkte der projectirten Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz abzweigende Localbahn nach Gaya oder Göding.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath und mähr.-schles. Landesadvocat in Brünn, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, von einem Punkte der projectirten Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz abzweigende Localbahn nach Gaya oder Göding im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. März 1894. Z. 68.978 ex 1893.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. März 1894, Z. 16.561, betreffend die Führung des Betriebes der Lagerhäuser in Triest durch die Staatsverwaltung.

Im Sinne des Uebereinkommens ddo. Triest/Wien, am 27./28. Februar 1894, abgeschlossen zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest als Concessionären der im neuen Hafen von Triest errichteten Lagerhaus-Unternehmung andererseits wird mit 1. April 1894 die Verwaltung und der Betrieb dieses Unternehmens von der Staatsverwaltung geführt.

Die k. k. Lagerhäuser in Triest unterstehen unmittelbar dem k. k. Handelsministerium. Die Oberleitung der Lagerhäuser wird von dem k. k. Lagerhauscomité besorgt. Diesem Comité werden zur Berathung wirthschaftlicher und commercieller Fragen Vertreter der Gemeinde, der Handels- und Gewerbekammer in Triest, sowie der Kaufmannschaft beigegeben, welche im Vereine mit den Mitgliedern des Comité die k. k. Lagerhaus-Commission bilden.

Die Führung der laufenden Lagerhausgeschäfte obliegt der k. k. Lagerhaus-Verwaltung, welche aus dem Lagerhaus-Verwalter, dessen Stellvertreter und dem zur Versehung des Dienstes zugewiesenen Personal besteht.

Zum Vorsitzenden des k. k. Lagerhauscomité und der k. k. Lagerhaus-Commission wurde vom Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Statthalter in Triest und im Küstenlande Theodor Ritter von Rinaldini berufen; ferner hat der Handelsminister den Präsidenten der Seebehörde Ernst Becher zum Vertreter des Handelsministeriums und zum Stellvertreter des Vorsitzenden in dem k. k. Lagerhauscomité und in der k. k. Lagerhaus-Commission und zu dessen Ersatzmann den Hofrath bei der Seebehörde Franz Freiherrn Strobach von Kleisberg ernannt.

Zum Vertreter des k. k. Finanzministeriums in dem k. k. Lagerhaus-Comité und in der k. k. Lagerhaus-Commission wurde vom Finanzminister der Vicepräsident der Finanzdirection in Triest Georg Freiherr von Plenker und zu dessen Ersatzmann der Oberfinanzrath und Hauptzollamts-Director in Triest Otto Ritter von Zimmermann ernannt.

Weiter wurden vom Handelsminister als Mitglieder in die k. k. Lagerhaus-Commission berufen:

das Mitglied des Stadtrathes von Triest Salvator Ventura,
der Börsedeputirte Heinrich Pollitzer,
der Handelskammerrath Josef Parisi und
der Kaufmann Friedrich Meissner.

Wien, am 28. März 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Eine unrichtige Belehrung einer Partei über die ihr zustehenden Rechtsmittel gegen eine im administrativen Verfahren getroffene Entscheidung begründet kein Recht dieser Partei auf eine weitere meritorische Entscheidung.

In einem gegebenen Falle wurde ungeachtet dessen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Ergreifung des Ministerialrecurses nicht vorhanden waren, die Entscheidung der II. Instanz (Statthalterei) vielmehr in Rechtskraft erwachsen war, von der Bezirkshauptmannschaft bei Intimation der Statthalterei-Entscheidung ausdrücklich besagt, dass gegen diese Entscheidung das Recht des Recurses an das Ministerium des Innern zustehe.

Die hievon Gebrauch machende Partei wurde vom Ministerium des Innern abgewiesen und betrat sodann, da sie sich in ihren Rechten, den vollen administrativen Instanzenzug durchzuführen und eine meritorische Entscheidung des Ministeriums zu erhalten, für verletzt erachtete, den Weg der Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe.

Dieser wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Im vorliegenden Falle ist das Rechtsmittelverfahren gesetzlich geordnet, unmittelbar durch das Gesetz bestimmt und konnte die an das Gesetz gebundene Behörde im concreten Falle nicht ein anderes Rechtsmittelverfahren festsetzen, zumal als es sich um eine Parteisache handelt, in welcher die gesetzlichen Bestimmungen auch für das Gegentheil Rechte begründen, welche ihm durch die Behörde in keiner Weise, also auch nicht durch die Zulassung eines weiteren Instanzenzuges benommen werden können.

Aus der unrichtigen Citation einer Gesetzesstelle in dem Intimationsdecrete kann ebensowenig wie aus der unrichtigen Belehrung der Partei bei Gelegenheit der Intimation einer Entscheidung ein Recht für die Partei abgeleitet werden, weil Niemand mit der Unkenntniss gesetzlicher Bestimmungen sich entschuldigen oder aus derselben irgendwelche Rechte ableiten kann.

[Erkenntniss vom 10. Februar 1893, Z. 532; conform Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 159.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Ablenkung in der Station Aussig.) Das Project für die Herstellung einer Ablenkweiche in der Station Aussig der Strecke Prag—Bodenbach gegen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [24. Februar, Z. 10.050.]

— (Herstellung einer Haltestelle.) Zwischen den Stationen Dašic und Pardubitz bei Wächterhaus Nr. 249 in km 300·4—300·5 wurde eine neue Haltestelle errichtet. [14. März, Z. 6741.]

— (Pulsometeranlage in Peček.) In der Station Peček wird zur Ergänzung der Wasserversorgungsanlagen eine provisorische Pulsometeranlage errichtet. [7. März, Z. 12.147.]

— (Linie Wien — Bruck a/Leitha: Brücken-Reconstruction.) Das Project für die Reconstruction der Blechbrücken in beiden Geleisen der Leithabrücke in km 40·712 wurde zur Ausführung genehmigt. [4. März, Z. 5725.]

— (Linie Halbstadt—Mittelsteine: Herstellung einer Verladerampe in der Station Braunau.) In der Station Braunau wurde für Viehzwecke eine Verladerampe errichtet. [27. Februar, Z. 10.536.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage-Aufstellung in Aujezd-Luhatschowitz.) In der Station Aujezd-Luhatschowitz wird für Zwecke der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft Wschetul eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [4. März, Z. 7424.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Instructionsänderungen.) Die Instruction über den Verkehrsdienst auf der Buschtěhrader Eisenbahn enthielt bisher die Bestimmung, dass sich in den Strecken Prag (Bubna)—Prag (Sandthor) und Prag (Sandthor)—Weleslawin niemals gleichzeitig zwei Züge gegen die Station Prag (Sandthor) bewegen dürfen. Diese Bestimmung wird nun mit Rücksicht auf die Ausrüstung der Schnell- und Personenzüge mit der Vacuumbremse und im Hinblicke auf die in der Strecke Prag (Sandthor)—Weleslawin angebrachten Schienencontacte zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten in folgender Weise abgeändert: „In den Strecken Prag (Bubna)—Prag (Sandthor) und Weleslawin—Prag (Sandthor) dürfen sich niemals gleichzeitig zwei Züge gegen die Station Prag (Sandthor) bewegen, wenn der in der Richtung nach Prag verkehrende Zug ein Güter- oder gemischter Zug ist. Ist daher in der Station Prag (Sandthor) eine Kreuzung mit einem in der Richtung nach Prag verkehrenden Güter- oder gemischten Zuge zu bewerkstelligen, so darf sich zu derselben Zeit nur einer der beiden Kreuzungszüge gegen die Station Prag (Sandthor) bewegen, und erst nach dessen erfolgtem Eintreffen in dieser Station darf der Gegenzug von der Station Weleslawin, bezw. von der Station Prag (Bubna) abgelassen werden; diesbezüglich muss die Verständigung im telegraphischen Wege erfolgen. Wenn die späteste Abfahrtzeit eines von der Station Prag (Bubna) oder Weleslawin in der Richtung gegen die Station Prag (Sandthor) zu expedirenden Nachrangzuges zu berechnen ist, so ist derselben in dem Falle, als der von der Station Weleslawin abzulassende Zug ein Güter- oder gemischter Zug ist, nicht die Abfahrtzeit des Vorrangzuges von der Station Prag (Sandthor), sondern die Abfahrtzeit desselben von der der letzteren vorgelegenen Station zu Grunde zu legen.“ Weiters werden in die Instruction über den Verkehrsdienst bezüglich der Fahrt der Schnell- und Personenzüge durch jene Stationen, in welchen dieselben nicht halten, folgende Bestimmungen aufgenommen: „Die Fahrt der Schnell- und Personenzüge durch jene Stationen, in welchen dieselben nicht halten, hat in der Regel auf dem Hauptgeleise zu erfolgen und darf, wenn Wechsel gegen die Spitze zu befahren sind, mit höchstens 30 km Geschwindigkeit per Stunde, jedenfalls aber nur derart bewerkstelligt werden, dass der Zug nach etwa wahrgenommenem Haltesignale innerhalb einer Entfernung von 300 m zum Stehen gebracht werden kann. Diese Geschwindigkeit darf bei Zügen, welche in der betreffenden Strecke mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit verkehren, bis zu dieser, aber nicht auf mehr als 45 km per Stunde erhöht werden, wenn die gegen die Spitze zu befahrenden Wechsel vollkommen versichert, bezw. verlässlich gesperrt sind. Obwalten ungünstige Verhältnisse, z. B. wenn in einer Station die Ein- oder Ausfahrt über ungünstig gelegene Wechsel oder durch den scharfen Bogen eines Ausweichgeleises stattfinden muss, oder wenn ausnahmsweise das Befahren des Hauptgeleises nicht möglich ist, so darf auch die Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde nicht zur Anwendung kommen, sondern muss dieselbe nach Massgabe der Umstände herabgemindert werden. Dasselbe gilt für das Befahren der Wechsel auf der Strecke.“ Diese Instructionsbestimmungen, deren Activirung für den 1. Mai in Anssicht genommen ist, wurden von der k. k. General-Inspection genehmigt. [19. März, G.-I.-Z. 4544.]

Salzkammergut - Localbahn - Actiengesellschaft. (Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für die Linie Salzburg—Ischl und die Schafbergbahn.) Das k. k. Handelsministerium hat unter gleichzeitiger Genehmigung der vom Verwaltungsrathe der Salzkammergut - Localbahn - Actiengesellschaft vorgelegten Typenpläne, die Neuanschaffung eines Salonwages mit eingebautem Aborte, welcher Wagen auf der Strecke Salzburg—Ischl in Verwendung kommen soll, gestattet und weiters die von der Gesellschaft beabsichtigte Vermehrung des Fahrparkes durch Anschaffung einer vierachsigen Tenderlocomotive bisheriger Construction und von drei Personenwagen I. Classe nach bereits genehmigten Typenplänen, jedoch mit eingebautem Aborte, sämmtlich für die Strecke Salzburg—Ischl, genehmigt. — Ferner wurde die beabsichtigte Anschaffung eines vierachsigen Personenwagens I./II. Classe mit 55 Sitzplätzen, von zwei vierachsigen Personenwagen II. Classe mit 60 Sitzplätzen und einem zweiachsigen gemischten (Personen- und Gepäcks-) Wagen, sowie eines zweiachsigen offenen Güterwagens, ferner von zwei Zahnradlocomotiven, sämmtlich für die Schafbergbahn, genehmigt. An den beiden Zahnradbahnlocomotiven sollen die in der vergangenen Saison von den im Betriebe gestandenen Locomotiven als zweckmässig erschienenen Verstärkungen, bezw. Aenderungen angebracht werden. [Z. 67.946 ex 1893.]

Kladnoer Werksbahn. (Locomotivprüfung.) Am 20. December 1893 fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der bei Krauss & Comp. in München im Jahre 1882 neu gebauten zweiachsigen schmalspurigen Tender-Locomotive mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Maschine trägt die Fabriksnummer 1022 und die Inventarsnummer 10 und ist zum Materialtransport auf der Kladnoer schmalspurigen Werksbahn bestimmt. Der Kessel dieser Locomotive hat die vorgeschriebene Probe laut Certificat gut bestanden. Die Locomotive ist nach dem mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 10. December 1887, Z. 41.137, genehmigten Typenplane erbaut; dieselbe hat zwei gekuppelte, vor der Feuerbüchse gelegene Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmenbau, welcher zugleich das Speisewasser enthält, liegt innerhalb, die variable Steuerung und die horizontalen Dampfcylinder ausserhalb der Räder. Die Locomotive besitzt eine complete Kesselarmatur, einen Injector und eine Pumpe, eine Hebelbremse, einen schwach conischen Rauchfang, ein Funkensieb im Rauchkasten und vorne, sowie rückwärts Bahnräumer. Das Kesselgewicht wird mittelst dreier Blattfedern, worunter eine Querfeder, auf die Achsen übertragen und erscheint hinreichend stabil unterstützt. Das Gesammtgewicht der Maschine im dienstfähigen Zustande beträgt 7·28 t, die Gesammtlänge der Maschine von Puffer zu Puffer 4·34 m. Die Spurweite beträgt 0·800 m. Die Probefahrt fand mit dieser Maschine auf der schmalspurigen Werkshahn in Kladno statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 12 km per Stunde erreicht, bei welcher auch noch alle Bestandtheile die ihnen zugewiesenen Functionen sicher und ruhig verrichteten. Es unterlag daher aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande, die vorbeschriebene Maschine dem Verkehre auf der genannten Werksbahn zu übergeben. [Z. 16.822.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte elektrische Strasseneisenbahn von Budapest über Angyalföld nach Uj-Pest. (Vertragsabschluss und Anlage der Centralstation.) Der Projectant der vom V. Bezirke Budapests über Angyalföld (Engelsfeld) his Uj-Pest zu erbauenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betrieb, Firma A. M. Bodendorfer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 und 126 ex 1893), hat mit der Budapester Comitatsbehörde einen Vertrag bezüglich der seinerzeitigen Ablösung der genannten Strassenbahn abgeschlossen. Diesem Vertrage zufolge wird die elektrische Centralstation nicht im Bereiche der hauptstädtischen Gemarkung, sondern ausserhalb derselben auf einem dem Projectanten eigenthümlich gehörenden Grundcomplexe im Bereiche des Comitats-Territoriums erbaut werden. Es ist bestimmt worden, dass die Leitung des elektrischen Stromes ausserhalb dem Stadtbereiche auf Ständern geführt wird, während bezüglich des in den Bereich von Communalstrassenzügen fallenden Abschnittes es noch von der Entscheidung der Communalverwaltung abhängt, ob die Leitung gleichfalls als Hochleitung oder als Untergrundleitung anzulegen sein wird.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Einführung des elektrischen Betriebes.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb hat über Aufforderung der Budapester Municipalbehörde sich nun endgiltig zur Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Betriebslinien (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 und 24 ex 1892 und Nr. 49 ex 1893) bereit erklärt und wnrden aus diesem Anlasse die Projectselaborate sowohl bezüglich der Umstaltung des Oberbaues, als auch der Fahrbetriebsmittel vorgelegt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, im Falle rascher Erledigung der Angelegenheit, die Einführung des elektrischen Motors bis znr Millenniums-Ausstellung durchzuführen. Die Frage, ob Hochleitung oder Untergrundleitung (wie bei den Linien der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe) wird nun auch endgiltig entschieden werden.

Ungarisches Betriebsnetz der Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Betriebsergebnisse im Jahre 1893.) Dem Betriebsausweise der Localbahn-Actiengesellschaft in München (früher Krauss & Comp.) für das Jahr 1893 zufolge, haben die von der Gesellschaft erbauten und von ihr financirten Localbahnen im Bereiche Ungarns ein befriedigendes Resultat ergeben. Die ungarischen Localbahnen der Gesellschaft umfassen die Linie Steinamanger—Pinkafeld mit 52·29 km und die Westungarischen Localbahnen (Boba-Jánosbáza, Sümeg-Tapolcza, Ukk-Csakathurn mit der Zweiglinie Türje—Szt.-Grótb, sowie Pressburg-Steinamanger) mit 350·29 km. Laut dem Betriebsberichte haben bei deu im Staatsbetriebe stehenden ungarischen Localbahnen im abgelaufeuen Jahre die Einnahmen bei der Linie Steinamanger—Pinkafeld fl. 160.000 gegenüber fl. 149.000 pro 1892 betragen, was eine 5percentige Verzinsung des Prioritäten- und Stammactien-Capitals ermöglicht. Die Einnahmen der Westungarischen Localbahnen haben sicb von fl. 577.092 auf fl. 778.000 geboben nnd steht in Folge der stetig fortschreitenden Entwicklung derselben nnd des Antbeiles am directen Verkehr noch eine weitere Znnahme der Einnabmen in sicberer Aussicht. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass die Gesellschaft, deren Actiencapital Mark 28,464.747 beträgt. von welchem bisher Mark 7,500.000 eingezahlt sind, während der eingezahlte Reservefond Mk. 964.774 und das Obligationscapital Mk. 20,000.000 beträgt, eine Dividende von 65 Mark per Actie = 6½. pCt zur Vertheilung brachte.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Jahre 1893.) Nach der im Reichs-Eisenbabnamt aufgestellten Nachweisung der im Jahre 1893 auf den Deutschen Eisenbahnen (ausscbliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätnngen und deren Ursachen betrug die Gesammtlänge der 36 grösseren in Betracht gezogenen Bahnen bezw. Bahnnetze am Ende des Jahres 37.520 km, von denen 12.913 km zweigeleisig waren. Im Ganzen wurden zurückgelegt 180,910.376 oder durchschnittlich im Tage 495.645 Zugkilometer und 3.573,824.197 oder durchschnittlich im Tage 9,791.299 Achskilometer. Im Jahresdurchschnitt kommen auf 1 km Bahnlänge 4866 Zugkilometer bezw. 96.120 Achskilometer. Von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen verspäteten im Ganzen 43.141, von welchen Verspätungen jedoch 15.355 durch Abwarten verspäteter Anscblusszüge hervorgernfen wurden, so dass den betreffenden Bahncn nur 27.786 Verspätnngen zur Last fallen gegen 23.839 im Vorjahre. Hiervon entfallen auf 1 Million Zugkilometer 154 und auf 1 Million Achskilometer 8, mithin auf 1 Million Zugkilometer 24 = 18% mehr und anf 1 Million Achskilometer 1 = 14% mehr als im Vorjahre. Nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf 1 Million Zug- und Achskilometer entfallenden Verspätungen ergeben sich 35 Verspätungen gegen 30 im Vorjahre. Infolge der Verspätungen wurden 25.623 Anschlüsse versäumt. Bei 2 Bahnen sind Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. Die 27.786 den betreffenden Bahnen zur Last fallenden Verspätungen sind veranlasst in 3080 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge, in 528 Fällen durch mangelhaften Zustand der Bahnanlagen, in 11.049 Fällen durch Sperrung der Geleise, in 82 Fällen durch Post- und Steuerabfertigung, in 4875 Fällen durcb starken Verkehr, in 2769 Fällen durch Rangiren, Umsteigen der Reisenden und Umladen von Reisegepäck und Gütern, in 2272 Fällen durch Dampfmangel u. s. w., in 2939 Fällen durch atmosphärische Einflüsse, in 130 Fällen durch Entgleisungen oder Zusammenstösse der betreffenden Züge und in 62 Fällen durch sonstige Betriebsereignisse. Wird die Reihenfolge der Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach den Verhältnisszahlen (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen festgestellt, so nehmen die Bahnen im Bezirke der Kgl. Eisenbahndirectionen zu Erfurt, Frankfurt a. M. und Köln (linksrb.) die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Reicbseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Bahnen im Bezirke der Kgl. Eisenbahndirectionen (linksrh.) zu Cöln und zu Frankfurt a. M. an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei den Zügen, die infolge von Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen u. s. w. ganz oder theilweise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus derartigen Ursachen sind 523 Züge ganz und 816 Züge streckenweise ausgefallen, sowie 328 Anschlüsse versäumt worden.

— (Verkehr zwiscben den deutschen Grenzstationen und den Eisenbahnstationen im Nachbarstaate.) In einem Tarife wurde die Vorschrift gefunden, dass im Verkehr zwischen den auf deutschem Gebiete gelegencn Zollstationen aus sämmtlichen im Nachbarstaate gelegenen Stationen die Güterbeförderung auf Grund eines für den innerstaatlichen Verkehr der Versandtstation giltigen Fracbtbriefes stattzufinden habe. Im Verkehre nach deu deutschen Grenzzollstationen ist diese Vorschrift, wie das deutsche Reichseisenbahnamt in einer kürzlich ergangenen Verfügung feststellt, nicht zu beanständen; wenn sie aber gleichzeitig dahin führt, dass im Verkehr von den deutschen Grenzzollstationen über die ausländischen Grenzzollstationen hinaus nach sämmtlichen Stationen des Nachbarstaates deutsche Frachtbriefe verwendet werden sollen, so fehlt es in dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr an jedem Anhaltspunkte für die Zulässigkeit einer solchen Anordnung. Der Verkehr von den deutschen Grenzzollstationen nach den inneren Stationen des Nachbarstaates ist als innerer Verkebr des Nachbarlandes zu behandeln, und es werden deshalb in diesem Verkehr nicht deutsche, sondern ausländische Frachtbriefe zu verwenden sein, wie dies in umgekehrter Richtung schon jetzt gescbieht. Selbstverständlich sind andererseits im Verkebre von den ausländischen Grenzstationen nach inneren deutschen Stationen nicbt ausländische, sondern deutsche Frachtbriefe zu verwenden.

— (Frachtzahlung für Sendungen nach und aus Italien.) Die kgl. Eisenbahndirection zu Berlin hat dem Aeltesten-Collegium der Berliner Kaufmannschaft ein Schreiben zugehen lassen, worin darauf aufmerksam gemacht wird, dass bei Sendungen nacb Italien gemäss der Zusatzbestimmung (1) zu Artikel 11 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Taxen zu Lasten der Sendungen und andere Gebübren stets in Franken angegeben werden müssen, und dass der Curs, zu welchem die Frankaturen im Versandt, beziehungsweise die Ueberweisungen im Empfang im Bereiche der deutschen Babnen umzurcchnen sind, auf Basis der Goldwährung berecbnet wird. Daraus folge, dass bei Zahlungen in Deutschland tarifmässig auch die Antheile der italienischen Bahnen in Gold gezahlt werden müssen, während bei Zahlung der Fracht in Italien diese Antbeile in Papier (Lire) zum Nominalwerth angenommen werden, der zur Zeit ein mehr als 13 Percent vom Goldfranken absteht. Der deutsche Handelsstand könne sich gegen die aus diesem Zustande sich ergebenden Nacbtheile schützen, wenn er nach Italien in Frankenüberweisung und aus Italien in frankirter Fracht expedire.

Preussen. (Zutheilung neu zu eröffnender Bahnstrecken.) Die nachfolgend benannten Bahnstrecken werden nach ihrer Betriebseröffnung zugetbeilt:

1. Directionsbezirk Altona.

Hagenow-Oldesloe mit Abzweigung nacb Mölln dem Betriebsamt Hamburg.

2. Directionsbezirk Berlin.

a) Schönhauser Allee-Pankow (Rangirbabnhof)*) dem Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin bezw. dem Betriebsamt (Berlin-Stettin) zu Stettin;
b) Sorau-Christianstadt dem Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) zu Breslau;
c) Swinemünde-Heringsdorf dem Betriebsamt (Stettin-Stralsund) zu Stettin.

3. Directionsbezirk Breslau.

Lublinitz-Vossowska dem Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau.

4. Directionsbezirk Bromberg.

a) Mohrungen-Wormditt dem Betriebsamt Allenstein;
b) Osterode-Hohenstein dem Betriebsamt Danzig;
c) Nakel-Konitz dem Betriebsamt Bromberg.

5. Directionsbezirk Elberfeld.

a) Haspe-Henbing-Hagen dem Betriebsamt Hagen;
b) Remscheid-Menninghausen dem Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) zu Düsseldorf.

6. Directionsbezirk Frankfurt a. M.

Homburg v. d. H.-Usingen dem Betriebsamt Frankfurt a. M.

7. Directionsbezirk Magdeburg.

Ilsenburg-Harzburg dem Betriebsamt Halberstadt.

*) Von Schönhauser Allee bis km 1·54 = Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin, von km 1·54 bis Pankow (km 3·93) = Betriebsamt (Berlin-Stettin) zu Stettin.

Italien. (Zusammensetzung des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten.) Für die Zeitperiode 1894/95 sind Valsecchi zum Vorsitzenden des Oberen Rathes und Natalini, Betocchi und Ferrucci zu Vorständen der drei Abtheilungen bestellt worden. Zu ausserordentlichen Räthen wurden die Ingenieure und Professoren Camotto und Beltrami ernannt. Die erste Abtheilung umfasst den allgemeinen Wegebau, die zweite Abtheilung die Wasserbauten, die dritte Abtheilung die Eisenbahnen, Tramways und Strassenbahnen, und hat letztere, die technischen und fachlichen Fragen betreffend, die Concessionirung solcher Anlagen zu bearbeiten. Sie besteht ausser dem Vorstande aus zwei Räthen und einem Bezirksinspector und ergänzt sich von Fall zu Fall durch sachkundige Techniker.

— (Eisenbahn Pieve di Cento-Ferrara.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat mit einigen Cautelen im Principe das vom Provinzial-Ausschusse von Ferrara vorgelegte, vom Ingenieur Federico Perilli aufgestellte Project für den Bau einer schmalspurigen Localbahn von Pieve di Cento über Cento nach Ferrara mit Abzweigung nach Pontelagoscuro und Darsena genehmigt. Diese Linie ist 41·877 km lang, berührt die Orte San Agostino, Mirabello, Corpo Reno, Dosso, San Carlo, Vigarano, Porotto und belaufen sich die Kosten auf 2,100.000 Lire.

— (Leistungen des rollenden Materials der Mittelmeerbahn.) Im ersten Trimester des Betriebsjahres 1893/94 hat das rollende Materiale der Mittelmeerbahn zurückgelegt:

	Kilometer
Locomotiven	7,816.057
Personenwagen	34,317.608
Gepäckswagen	8,247.914
Frachtwagen	63,650.463

— (Privatbahn Casino di Terra-Monterufoli.) Der Präfect von Pisa hat den Betrieb der Privatbahn Casino di Terra-Monterufoli, nachdem die Concessionäre die Bedingungen, welche an die Ertheilung der Concession geknüpft worden waren, nicht erfüllt haben, eingestellt.

— (Elektriche Eisenbahn von Belluno zu den Bergwerken von Agordo.) Die Firma Magni & Comp. beabsichtigt den Bau einer elektrischen Tramway von Belluno zu den Bergwerken von Agordo. Die Wasserkraft des 34 m hohen Wasserfalles von Val de Piero soll diesem Zwecke dienstbar gemacht werden, wodurch die Erhöhung des Absatzes von Markasit von 7000 t jährlich auf 30.000 t ermöglicht würde.

— (Bezirksausschüsse für die Regelung der Flussläufe.) Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat mit Rücksicht auf den Einfluss der Flussläufe auf den Eisenbahnbetrieb besondere Ingenieure zu landespolizeilichen Bezirksausschüssen ernannt. Der Minister für öffentliche Arbeiten hat denn auch die entsprechenden Weisungen ertheilt, nach welchen diese ständigen Ausschüsse zu bilden sind. Auf jeden der nachstehenden 11 Bezirke entfällt ein Ausschuss: I. Piemont-Ligurien (Amtssitz Turin), II. Lombardei (Sitz Mailand), III. Venetien (Sitz Venedig), IV. Emilia (Sitz Bologna), V. Toscana (Sitz Florenz), VI. Rom (Sitz Rom), VII. Neapel (Sitz Neapel), VIII. Puglie-Basilicata (Sitz Bari), IX. Calabrien (Sitz Catanzaro), X. Sicilien (Sitz Palermo), XI. Sardinien (Sitz Cagliari).

— (Zahlung der ausländischen Frachtantheile in Metallgeld.) In Folge des starken Fallens des Curses des italienisches Papiergeldes sahen sich die Betriebsgesellschaften der Hauptbahnen in die Nothwendigkeit versetzt, die Anwendung der in allen internationalen Tarifen enthaltenen Bestimmung zu verlangen, nach welcher die Zahlung der auf die ausländischen Strecken entfallenden Transportkosten-Antheile in Gold verlangt werden kann. Diese Bestimmung war nach Abschaffung des Zwangscurses in Italien ohne Anwendung geblieben, weil der Werth des gesetzlichen Papiergeldes mit dem Golde pari stand, und sie wurde auch nachher lange Zeit ausser Uebung gelassen, obgleich der Goldcurs nach und nach von 1 auf 5 und 6 pCt. über Pari gestiegen ist. Die italienischen Bahnen fassten ihren Entschluss erst nach der im verflossenen Sommer in Folge der durch die allgemeine Spannung auf dem Geldmarkte aufgetretenen erheblichen Erhöhung des Goldcurses. Im Interesse des internationalen Verkehres mit Italien lenkt das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern in Nr. 3 der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ ex 1894 die Aufmerksamkeit auf die nachstehenden Ausführungen:

1. Die auf die ausländischen Eisenbahnen entfallenden Frachtantheile und Nebengebühren (einschliesslich derjenigen von der Grenze nach Modane), desgleichen die Spesen-Vorschüsse und die Nachnahmen, sowie auch die auf den Sendungen ruhenden ausländischen Zollgebühren werden in Gold oder grober Silbermünze — je nach der Vorschrift in den verschiedenen directen Tarifen — erhoben. In Silber-Scheidemünze werden die Beträge unter 5 L. oder Theilbeträge bis zu dieser Höhe angenommen.
2. Die Zahlung der Transportkosten, Spesen-Vorschüsse, Nachnahmen etc., von denen hier die Rede ist, kann unter der Bedingung in Papier geleistet werden, dass der Interessent sich zur Zahlung des entsprechenden Gold- oder Silberagio bereit erklärt, und zwar für die von Italien nach dem Auslande abgehenden Sendungen zum Curse der Tages, an welchem die entsprechende Francatur etc.-Zahlung erfolgt, und für die aus dem Auslande in Italien ankommenden Sendungen zum Curse des Tages, an welchem das Avis von der Ankunft oder die Rollkarte ausgegeben wird. Damit soll dem Handelsstande eine Erleichterung gewährt werden, damit er nicht genöthigt ist, sich fortwährend mit Metallgeld zu versehen, und durch die beständige und allgemeine Anforderung desselben der Transportpreis noch eine Erhöhung erfahre.
3. Für Beträge unter 5 L., von denen unter 2. die Rede ist, wird ein Agio nicht erhoben.
4. Nach Schluss der Börse in Rom werden die Stationen jeden Abend auf telegraphischem Wege in Kenntniss gesetzt, welches Agio am folgenden Tage zur Erhebung zu gelangen hat. Diese Mittheilung wird nach Empfang der diesfälligen Depesche von den Stationen durch Anschlag veröffentlicht.
5. Der Betrag, der in Metallgeld zu erheben ist, wird von den Stationen auf dem Frachtbriefe besonders angeführt. Für die vom Auslande eingehenden Transporte ist er entweder auf dem Avisobriefe anzugeben, wenn es sich um bahnlagernde Güter handelt, oder auf der Rollkarte, wenn es sich um Güter handelt, welche dem Empfänger in die Behausung zugeführt werden. In gleicher Weise werden die Stationen das zu bezahlende Agio zur Richtschnur der Empfänger feststellen, für den Fall diese die Zahlung in Papier leisten wollten. Für die als Agio erhobenen Beträge geben die Stationen den Interessenten auf den gleichen Documenten Quittung, auf welche die übrigen Trasportgebühren eingetragen sind.
6. Die Spesenvorschüsse und die Nachnahmen über 5 L. auf Sendungen nach dem Auslande werden von den Versandtstationen in Papier ausbezahlt, jedoch unter Vergütung des entsprechenden Agios nach dem unter 4. bezeichneten Curse. Auf Verlangen der Interessenten kann die Zahlung auch in Gold oder in grober Silbermünze erfolgen.

Frankreich. (Concessions-Ertheilung.) Der Generalrath des Ain-Departements hat am 8. Februar die Dampfstrassenbahnen Trévoux-Mâcon, Mâcon-Saint Trivier de Conrty, Bourg-Trévoux, Ambérieux-Cardon und Virieu le Grand-Ruffieu (zusammen etwa 200 km) und der Generalrath der Vendée am 8. Februar die Localbahnen La Roche sur Yon-Cholet, La Roche sur Yon-Léger, L'Aiguillon sur Mer-Chautonnay, Chantonnay-Montaigu und Champ Saint Père-Les Sables d'Olonne (zusammen etwa 225 km) concessionirt.

Schiffahrt.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Concession für den Localverkehr im Wiener Donaucanale.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat mit dem Erlasse vom 17. Jänner 1894, Z. 36.242 ex 1893, der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Concession zu einem regelmässigen Localverkehr mit Dampfbooten kleinerer Gattung im Wiener Donaucanale für die Zeit vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1903 gegen jederzeitigen Widerruf verliehen. Aus den Concessionsbedingungen sind insbesondere die nachstehenden hervorzuheben:

Die Bewilligung umfasst nur die Vermittlung des Verkehres für Personen und Gepäck in der ganzen Ausdehnung des Wiener Donaucanales.

Für diesen Verkehr ist die nach Massgabe des sich ergebenden Bedarfes erforderliche Anzahl der von der n.-ö. Statthalterei zur Fahrt im Donaucanale zugelassenen Dampfboote in Dienst zu stellen.

Zur Hintanhaltung einer Ueberfüllung dieser Dampfboote sind an den Bordeingängen der letzteren Blechtafeln anzubringen, auf welchen die behördlich festgesetzte Maximalzahl der Personen, welche gleichzeitig befördert werden dürfen, ersichtlich gemacht ist. Das Cassa- und Schiffspersonale ist verantwortlich zu machen, dass diese vorgeschriebene Maximalzahl nicht überschritten wird.

Unmittelbar vor dem Eingange der Landungsbrücken, d. i. auf dem Treppelwege, ist unter Aufsicht des Schiffspersonales, eventuell unter Intervention der k. k. Sicherheitswache in geeigneter Weise die Veranlassung zu treffen, dass die Fahrgäste nur der Reihe nach die Landungsbrücke passiren dürfen und so jeder sicherheitsgefährliche Andrang hintangehalten wird.

Als Landungsstellen für den Localverkehr im Wiener Donaucanale werden folgende bestimmt: Am rechten Canalufer: Die Stationen Nussdorf, Nussdorf-Zahnradbahn, Brigittabrücke, Angartenbrücke, Stephaniebrücke, Weissgärber; am linken Canalufer die Stationen Leopoldstadt, Schüttl, Sophienbrücke und Frendenau. Für die Eröffnung weiterer Stationen und die Verlegung der genannten ist vorher die Genehmigung der n.-ö. Statthalterei einzuholen.

Die Landungsbrücken sind auf dem Talus derart aufzustellen, dass deren Standsäulen sammt den übrigen Constructionstheilen nicht über den örtlichen Nullwasseranschlag vorspringen. Auf dem höchsten Punkte der Landungsbrücken, welche sich nächst dem von Gegenzügen benützten Treppelwege befinden, sind sowohl stromauf- als stromabwärts zum Ufergrate führende Streitbäume behufs anstandsloser Gleitung der Zugsleinen anzubringen.

Die Landungsbrücken sowie die Standschiffe sind sofort nach Beendigung einer Schiffahrtscampagne abzutragen und ist sowohl diese Abtragung als die vor Beginn der nächsten Schifffahrtscampagne zu bewirkende Wiederaufstellung dieser Objecte der k. k. Wiener Donaucanal-Inspection anzuzeigen. Die Neuaufstellung oder Verlegung von Landungsbrücken oder Standschiffen bedarf der vorherigen Genehmigung der n.-ö. Statthalterei.

Während des Nachtverkehres sind die Landungsobjecte entsprechend zu beleuchten.

Mit Ausnahme der Stationen Nussdorf, Stephaniebrücke und Leopoldstadt ist das Anlegen an den vorgenannten Stationen, bezw. an deren Landungsobjecten nur während der zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erforderlichen Zeit gestattet und sofort zu unterbrechen, wenn ein in der Thalfahrt begriffenes Fahrzeug sich nähert.

Zur Verbindung der an den Stationen Brigittabrücke, Schüttl, Sophienbrücke und Freudenau bestehenden Standschiffe (Landungspontons) mit dem Treppelwege sind über dem Talus 2·8 m breite, aus Pfosten hergestellte Auf- und Abgangstreppen zu legen. Die Verbindung zwischen den Landungspontons und diesen Treppen einerseits und den Dampfschiffen andererseits, sowie die Verbindungsstege der Bockbrücken mit den Dampfschiffen sind entsprechend breit und tragbar herzustellen und mit standhältigen Geländern zu versehen.

Die Aufnahme und das Absetzen von Personen ist nur an den Landungsstellen gestattet. Das blosse Anlegen oder Ankern der Localboote ist unter der Bedingung der über Aufforderung der Statthalterei sofortig und ohne Anspruch auf Entschädigung zu vollziehenden Räumung noch an folgenden Stellen gestattet:

a) An der 515 m langen, am rechten Canalufer abwärts von der Donauuferbahnbrücke bei Nussdorf gelegenen Uferstrecke, jedoch nur in der Zeit vom 1. Mai bis zum 15. September und an Sonn- und Feiertagen von 2 Uhr Nachmittags angefangen;

b) an der 180 m langen stromabwärts von der Augartenbrücke am linken Canalufer gelegenen Uferstrecke. Die Benützung dieser Uferstrecke darf nur bei Wasserständen von 2·34 m und darüber am Pegel der Ferdinandsbrücke, wo letztere Brücke nicht mehr passirbar ist und nur dann erfolgen, wenn am Landungsplatze unterhalb der Stefaniebrücke kein Platz mehr vorhanden ist.

c) Die 227 m lange, am rechten Canalufer stromabwärts von der Achse der Stefaniebrücke gelegene Stromstrecke. In dieser Strecke ist auch die Anfstellung des Coaks-Schleppschiffes jedoch nur bei solchen Hochwasserständen gestattet, bei welchen die Localboote die Ferdinandsbrücke nicht mehr passiren können. Das Personale, der für die Praterfahrten bestimmten, unterhalb der Stefaniebrücke aufgestellten Localboote ist zu verhalten, die Manipulation des an dieser Canalstrecke stattfindenden Sprengens der Gegenzüge zu unterstützen.

d) Die 230 m lange stromaufwärts der Achse der Aspernbrücke am linken Canalufer gelegene Uferstrecke bis zur Station Leopoldstadt. Auch in dieser Strecke ist die Verheftung des Coaksschiffes gestattet.

e) Die anschliessende, 170 m lange am linken Canalufer unterhalb der Achse der Aspernbrücke gelegene, bis zur Standsäule der Weissgärber Ueberfuhr reichende Uferstrecke, sowie die mit Freilassung von 90 m für diese Ueberfuhr stromabwärts anschliessende Uferstrecke von 275 m Länge.

f) Die 300 m lange, am linken Canalufer abwärts vom Landungsponton der Station Freudenau gelegene Uferstrecke als Anlände und Warteplatz für die Verankerung der Localboote auf die jeweilige Dauer der Wettrennen und gegen jederzeitigen Widerruf.

g) Die 94·824 m lange, am rechten Canalufer unterhalb der Achse der Sofienbrücke gelegene Uferstrecke.

Zur Vermeidung starker Rauch- und Russbelästigung sind bei den zu Localfahrten im Wiener Donaucanale bestimmten Dampfbooten nur Coaks als Brennmaterial für die Kesselfeuerung zu verwenden.

Die Abwicklung der linienverzehrungssteuer- und gefällsämtlichen Amtshandlungen ist bei den betreffenden Verzehrungssteuerämtern zu veranlassen.

Die Fahrpläne mit Einschluss des Fahrtarifes für die Localschiffahrt im Canale, sind sowohl vor Beginn jeder Schifffahrtsperiode, als auch bei einer in Aussicht genommenen Veränderung, der Statthalterei zur Genehmigung vorzulegen. Die genehmigten Fahrpläne sammt den Fahrtarifen, sowie die eventuellen besonderen Fahrpläne für die Freudenauer Wettrennfahrten sind der Wiener Donaucanal-Inspection zu übermitteln und überdies von allen Stationen in einer dem Publicum sofort ersichtlichen Weise anzuschlagen. Separatfahrten sind rechtzeitig vorher der Canal-Inspection anzuzeigen. Ebenso ist die vorübergehende Einstellung der Fahrten wegen Hochwasser und deren Wiederaufnahme, sowie die dauernde Einstellung derselben mit Schluss der Schiffahrtssaison der genannten Canal-Inspection anzuzeigen.

Zur Führung der Localboote sind nur mit den Verhältnissen des Canals vollkommen vertraute Capitäne zu verwenden und ist das Verzeichniss derselben, sowie der Schiffsmaschinisten nebst den Nachweisungen über deren gesetzliche Befähigung alljährlich vor Beginn der Schiffahrtssaison der Statthalterei vorzulegen, sowie jede in diesem Personale eintretende Veränderung anzuzeigen.

An Sonn- und Feiertagen können im Bedarfsfalle die Localfahrten unter allfälliger Berührung von Klosterneuburg, Langenzersdorf und Korneuburg bis nach Greifenstein ausgedehnt werden. [H.-M.-Z. 3761.]

Marburg. (Flossverkehr auf der Drau 1893.) Nach den von dem Stadtrathe in Marburg vorgelegten Nachweisungen bezifferte sich der Flossverkehr auf der Drau im Jahre 1893 auf 1636 Flösse (+ 266 gegen 1892) mit einem Holzbestande von 486.917 q (+ 28.611 q gegen 1892). Darunter sind 1033 (+ 102) durchgegangene Flösse mit einem Holzbestande von 412.804 q (+ 22.177 q) und einer beigegebenen Ladung, und zwar bis Marburg von 8465 q (+ 1163 q) und von Marburg von 8465 q (+ 1163 q); 58 (+ 53) gebaute und abgegangene Flösse mit einem Holzbestande von 3715 q (+ 3045 q) und einer beigegebenen Ladung von 7472 q (+ 7172 q); 545 (+ 111) angekommene und zerschlagene Flösse mit einem Holzbestande von 70.398 q (+ 3389 q) und einer beigegebenen Ladung von 53.843 q (+ 5827 q). — Der Güterverkehr auf der Drau in Marburg bezifferte sich im Jahre 1893 auf 556.697 q (+ 42.773 q), wovon 421.269 q (+ 23.340 q) durchgegangen sind, 11.187 q (+ 10.217 q) verladen und 124.241 q (+ 9216 q) gelöscht wurden. Unter den durchgegangenen Gütern waren 420.493 q (+ 23.164 q) Flossholz oder sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer, mit Ausnahme von Brennholz, 336 q (— 264 q) Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquettes, Brennholz, Torf, Petroleum) und 440 q (+ 440 q) landwirthschaftliche Erzeugnisse (Körner- und Hülsenfrüchte, Rüben, Erdäpfel, Obst, Gemüse, sonstige Pflanzen, Wein, Bier, Branntwein, Stroh, Wolle, Baumwolle, Jute, Garne, Lohe, Colonialwaaren, Vieh, Fische, Knochen); verladen wurden 3762 q (+ 3092 q) Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer, mit Ausnahme von Brennholz, und 7425 q (+ 7125 q) landwirthschaftliche Erzeugnisse; gelöscht wurden 81.097 q (+ 1134 q) Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer, mit Ausnahme von Brennholz, und 43.144 q (+ 8082 q) Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquettes, Brennholz, Torf, Petroleum).

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis zum 8. April.)

Adriatischer Dienst.

3. April, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

4. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cohol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

5. „ um 11 Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Tran, Spalato, Porto Carober, Milna, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

7. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Argo", Capitän P. Berherovich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

4 „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne", Capitän C. Bellen, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

6. „ zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

7. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Minerva", Capitän G. Mariani, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Knstendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon". Capitän . . . . , nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kohe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

5. April, Dampfer „Helios", Capitän C. Androvich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Antrag auf facultative Ausstellung von Frachtbrief-Duplicaten.) Von Interessenten ist seit Einführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wiederholt auf die beträchtliche Belastung hingewiesen worden, welche für die Versender mit der durch Art. 8 dieses Uebereinkommens ihnen auferlegten Verpflichtung zur Ausstellung von Frachtbrief-Duplicaten verbunden ist. Das Aeltesten-Collegium der Berliner Kaufmannschaft wird an zuständiger Stelle beantragen, jene für den Verkehr mit dem Auslande jetzt obligatorisch vorgeschriebene Beibringung von Frachtbrief-Duplicaten zu einer facultativen zu gestalten, wie sie es für das der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unterstellte Gebiet schon heute ist.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Die in Bozen am 28. März im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Josef Ebner, k. k. Bezirkshauptmann, und unter dem Vorsitze des Verwaltungs-Präsidenten Sigismund Schwarz abgehaltene dritte ordentliche Generalversammlung, bei welcher 12 Actionäre mit 4693 Actien vertreten waren, genehmigte einstimmig ohne Debatte den Geschäftsbericht, sowie die Bilanz pro 1893 und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolntorium. In den Verwaltungsrath wurden Dr. Francesco Feltrinelli, kaiserl. Rath, Dr. S. Jenny und Banquier Arnold Schwarz, als Revisoren Anton Mumelter, Josef Rössler und Richard Schgraffer gewählt. Die vier-, resp. fünfpercent. Vorzugsdividenden pro 1893 der Prioritäts-Actien Lit. A und B (Coupon Nr. 3) gelangen ab 15. April bei den Bankhäusern E. Schwarz' Söhne in Bozen und Feldkirch zur Auszahlung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XLVII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 27. März herausgegebene XLVII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 542: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. März 1894, Z. 38.184, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach, bezw. durch Böhmen.

Nr. 543: Verfügung des kgl. ungarischen Ackerbauministeriums vom 12. März 1894, Z. 14.570/IIIb, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, mit Ausnahme von Schlachtrindern aus Böhmen, Mähren und Schlesien, nach Ungarn.

— (Inhalt des XLVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 29. März herausgegebene XLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 544: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 27. März 1894, Z. 5403, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Rindern oder die Ueberstellung derselben nach Ungarn.

Notiz. Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. März 1894, Z. 80.820, betreffend den Viehtransport anlässlich der Ausstellung in Bubenč bei Prag.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Geschäftsbericht pro 1893.) Der Director Ed. Strasser legte dem Wiener Gemeinderathe den Bericht über die Geschäftsthätigkeit und Gebahrung im Jahre 1893 vor. Das Reinerträgniss belief sich auf fl. 53.909·49 oder 6·80 pCt. des Anlagewerthes, gegen fl. 70.528·38 oder 9·02 pCt. im Vorjahre und fl. 40.279·96 oder 5·69 pCt. nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1891. Der Bericht bezeichnet das abgelaufene Jahr als das bewegteste, welches das Lagerhaus bisher mitgemacht. Der Geschäftsverkehr übertraf selbst das sehr lebhafte Vorjahr und erreichte die grösste Ausdehnung seit dem Bestande des Unternehmens; er zeigt eine äusserst sprunghafte Bewegung. Die Zuzüge mittelst Bahn und Schiff nahmen zu manchen Zeiten, insbesondere im Herbst, so sehr überhand, dass ihre Bewältigung und Unterbringung Schwierigkeiten und Verzögerungen verursachte und beträchtliche Waarenmengen zurückgewiesen werden mussten. Von dem Gesammtumsatze mit 4,400.710 Metercentner gegen 4,160.040 q im Vorjahre entfallen 2,223.304 q (gegen 2,041.130 q in 1892) auf die Einlagerungen und 2,177.406 q (gegen 2.118.910 q in 1892) auf die Auslagerungen; die Tagesbewegung, die sich im Jahresmittel auf 14.669 q (gegen 13.867 q in 1892) belief, stieg im September auf 20.378 q und im October auf 21.920 q an, Ziffern, wie sie in solcher Höhe und solcher Dauer bisher noch niemals beobachtet wurden. An dem Umsatze ist der Bahnverkehr mit 58 pCt., der Schiffsverkehr mit 24 pCt. und das Strassenfuhrwerk mit 18 pCt. betheiligt. Das Getreide umfasste 96·44 pCt., sonstige Waaren 3·56 pCt. der umgesetzten Menge (gegen 94·37 und 5·63 pCt. in 1892). Der durchschnittliche Versicherungswerth der Waaren zu Ende 1893 berechnet sich mit fl. 9·53 für den Metercentner gegen fl. 8·95 im Vorjahre. Der Belehnungsumsatz zeigt einen Rückgang: von 276 ausgeschriebenen Lagerscheinen (gegen 364 in 1892) wurden 59 mit einer Belehnungssumme von fl. 200.474·33 zur Vormerkung in die Lagerbücher vorgewiesen (gegen 124 mit fl. 419.563·54 in 1892).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. März d. J. dem österreichischen Staatsangehörigen, Sections-Ingenieur der orientalischen Eisenbahn-Gesellschaft in Uesküb Josef Schusser das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einschreibegebühr.

Die im Theile I, Abtheilung B, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Jänner 1893 auf Seite 236 im Nebengebührentarife der belgischen Bahnen unter Nr. 5 für Frachtgut angegebene Einschreibegebühr von 0·10 Frcs. wird vom 15. April 1894 ab auf 0·20 Frcs. erhöht.

Wien, am 29. März 1894. [249]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Aenderung von Tarifsätzen.

Am 15. Mai 1894 erhöhen sich die Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen Wien-Nordwestbahnhof einerseits und Berlin, Hamburg, sowie Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn andererseits über Tetschen—Dresden—Roederau oder Elsterwerda—Zossen um die nachstehenden Beträge:

Einfache Fahrkarten						Rückfahrkarten für alle Züge			Gepäcksfracht für je 10 kg
Schnellzüge			Personenzüge						
I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
Mark									
0·20	0·20	0·10	0·20	0·20	0·10	0·20	0·20	0·10	0·01

Wien, am 23. März 1894. [250]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Südwestrussischer Personenverkehr.

Tarif-Nachtrag I.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife für den Deutsch-Oesterreichisch-Südwestrussischen Personenverkehr gelangt mit 1. Mai 1894 der Nachtrag I zur Einführung. Gleichzeitig wird die für den vorbezeichneten Verkehr publicirte Gebührenberechnungs-Tabelle vom 1. Juni 1893 aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 27. März 1894. [252]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag II zu Theil II des Local-Gütertarifes.

Am 1. April 1894 tritt der Nachtrag II zu Theil II des Local-Gütertarifes für die normalspurigen Linien in Kraft, der eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, sowie Aenderung und Berichtigung des Nebengebührentarifes enthält. Die erhöhten Gebührensätze für Abstempelung der nicht für Rechnung der Eisenbahn-Verwaltung gedruckten internationalen Frachtbrief-Formulare finden erst vom 15. Mai 1894 an Anwendung.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 29. März 1894. [253]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Futtermittel.

Am 1. Juli 1894 treten ausser Kraft:

1. Die vom 15. November 1893 an bis auf Weiteres giltigen provisorischen Ausnahmetarife für die Beförderung von Futtermitteln (Mais, Kleie pp.) des Sächsisch-Oesterreichischen und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandes nebst Nachträgen I vom 1. Jänner 1894.

2. Die auf Widerruf durch die Nachträge I und II des Sächsisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes, Heft 2 und 3, vom 1. October 1893 eingeführten Frachtsätze desselben provisorischen Ausnahmetarifes.

Für diese Futtermittel werden daher vom obenangegebenen Tage an wieder die vor dem Inkrafttreten der provisorischen Ausnahmetarife giltigen Sätze angewendet und in einzelnen Fällen solche Sendungen gebrochen abgefertigt werden.

Wien, am 1. April 1894. [251]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Lichtungs-, Sanitäts-, Quarantäne- und Reinigungs-Spesen.) Nach dem mit Schiffahrtsbeginn 1894 in Kraft getretenen Nachtrag IX zu den allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Eilgut- und Frachtenverkehr gelten bezüglich der Lichtungs-, Sanitäts-, Quarantäne- und Reinigungs-Spesen gegenwärtig nachstehende Anordnungen.

Lichtungsspesen. Für alle in der Zeit vom 15. August bis zum Schiffahrtsschlusse zur Aufgabe gelangenden, über die Kataraktenstrecke nächst Orsova zu befördernden Güter werden wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse auf der Kataraktenstrecke Moldova—Drenkova—Orsova—Turn-Severin ohne Rücksicht auf die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse zur Deckung der für Schifftungen erwachsenden Auslagen Kataraktenzuschläge berechnet. Die oberen Katarakte liegen zwischen

Drenkova und Orsova, die unteren zwischen Orsova und Turn-Severin. Für Güter, welche, gleichviel, ob berg- oder thalwärts beide Kataraktenstrecken passiren, werden an Zuschlägen eingehoben: Für sperrige Güter 48 kr., bezw. 100 Cts. oder 80 Markpfennige, für Güter der Classe I und Eilgüter 24 kr., bezw. 50 Cts. oder 40 Pfg., für Güter der Classe A 14 kr., bezw. 30 Cts. oder 24 Pfg., für Güter der Classe B 10 kr., bezw. 20 Cts. oder 16 Pfg. für je angefangene 100 kg. Für Güter, welche nur eine Kataraktenstrecke passiren (Verkehr von und nach Orsova oder Milanovatz), wird nur die Hälfte dieser Gebühren berechnet. Die Berechnung der Kataraktenzuschläge erfolgt Seitens der Aufgabsstation auf Grnnd der Waaren-Classification. Demgemäss ist auch für die declassificirten oder zu besonders ermässigten Frachtsätzen zur Abfertigung gelangenden Güter der Zuschlag nur auf Grund der normalen Classification zu berechnen. Bezüglich der Schifftungen von Getreide, Holz u. dgl. in ganzen Schleppladungen wird — insoferne nicht fallweise besondere Vereinbarungen getroffen werden — auf die Bestimmungen der einschlägigen Special-, bezw. Ausnahmetarife verwiesen.

Sanitäts-, Quarantäne- und Reinigungs-Spesen. Wenn in Folge behördlicher Verfügung Waaren in Dampfern oder Schleppbooten einer Quarantäne unterworfen werden, oder wenn die sanitätspolizeiliche Beaufsichtigung der Waaren zu Wasser (in Dampfern oder Schleppbooten) und zu Lande (auf Landungsplätzen oder in Magazinen) angeordnet wird, hebt die Gesellschaft zur Deckung der ihr erwachsenden Auslagen für alle von den obbezeichneten Massnahmen betroffenen Güter einen dieser Mehrkosten entsprechenden Zuschlag ein. Wenn bei Transporten von Thieren, thierischen Rohproducten und anderen Massenartikeln die Desinfection und Reinigung der Waarenboote und Dampfer behördlich angeordnet wird, so werden die der Gesellschaft aus diesem Anlasse erwachsenden Baarauslagen den betreffenden Transporten angelastet.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif. Theil II vom 1. April 1891. (Ermässigung des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter im Verkehre mit der Ermsthalbahn.) Mit Giltigkeit ab 1. April 1894 werden die Frachtsätze des Specialtarifs für bestimmte Stückgüter für die Stationen der Ermsthalbahn ermässigt.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Locomotiven und Tender im öffentlichen, allgemeinen Offertwege zu vergeben:

2 Stück Schnellzugslocomotiven . . Serie 4,
1 „ Verbundlocomotive . . . . „ 59,
2 „ Tender . . . . . „ 36.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. österr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütnng der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender sind für Dampfheizung und Vacuumbremse einzurichten und mit Geschwindigkeitsmesser auszurüsten; letztere Apparate werden dem Ersteher der Locomotiv-Lieferung franco Fabrik übergeben.

Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) ist Ia steirisches Schweisseisen eventuell basisches Martinflusseisen zu verwenden.

Vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“ bezw. „von Tender“ werden bis zum 14. April d. J. Mittags 12 Uhr im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt

a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) für Locomotiven mit Kessel aus basischem Martinflusseisen,

per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und dem kürzest bemessenen Liefertermine anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Lieferanten für die Theillieferungen oder die ganze Partie in dem Offerte deutlich anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

(Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende Juni d. J. im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich auch die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchem Schadenersatzanspruch die Bestellnng als ungiltig zu betrachten, sobald der, von der k. k. Regierung im österr. Abgeordnetenhause eingebrachte Staatsvoranschlag pro 1894 bezw. der für diese Beschaffung präliminirte Betrag die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten sollte.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 Percent des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 27. März 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
714	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespunste und Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt)	Wien K.F.N.B. transit Wien Oe.N.W.B. transit	Wien St.E.G. transit Wien S.B. transit	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn	10 kr.	7 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		Für Sendungen, welche für Rechnung der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden
				Wien St.E.G. transit	Wien S.B. transit									
				Wien K.F.N.B. transit Wien Oe.N.W.B. transit Wien St.E.G. transit Wien S.B. transit	Wien E.W.A. transit									
				Wien S.B. transit	Wien K.E.B. transit				6 kr.	5 kr.	1 kr.			
				Wien K.F.N.B. transit Wien Oe.N.W.B. transit Wien St.E.G. transit Wien E.W.A. transit	Wien K.E.B. transit				16 kr.	12 kr.	4 kr.			
715	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hadern (Strazzen, Lumpen) etc. der Pos. H—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bochnia Jaroslau Przemyśl Przeworsk Rzeszów Sędziszów Tarnów	a) Arnau b) Freiheit-Johannisbad	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 2 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1894	kr. a)	kr. b)	kr. a)	kr. b)	kr. a)	kr. b)	Im Kartirungswege		
									160	158	111	109	49	49			
									195	193	146	144	49	49			
									200	198	153	151	47	47			
									191	189	144	142	47	47			
									184	182	137	135	47	47			
									180	178	133	131	47	47			
									169	167	120	118	49	49			
716	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kochsalz	Ebensee	Jungbunzlau	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	151·9 kr.		145·0 kr.		6·9 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
717	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A. Alaun, Essigsprit, Kupfervitriol, Salpeter (excl. Dungsalpeter und Schwefel roh	Marmaros-Szigeet	Bregenz transit Buchs transit Lindau transit Feldkirch loco	1. Anfgabe als Frachtgut. 2. Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, b) 10000 kg „ „ „ 3. Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit und Lindau transit finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen nnd weiter zur Aufgabe gelangen	Vom 15. April 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. a) b) 352 286 347 282 352 286 346 281		Im Kartirungswege		
			B. Bleizucker, Essigsäure, Kalk (essigsaurer) und Natron (essigsaurer)		Bregenz transit Buchs transit Lindau transit Feldkirch loco					412 335 408 331 412 335 403 327				
			C. Chlorkalk (Bleicherde, Bleichkalk, Bleichpulver), Salpetersäure, Schwefelsäure, Soda, rohe und calcinirte (Sodaasche), sowie krystallisirte Soda, Thonerde, schwefelsaure, präparirte		Bregenz transit Buchs transit Lindau transit Feldkirch loco					352 243 347 240 352 243 346 239				
			D. Eisenvitriol, gelöster		Bregenz transit Buchs transit Lindau transit Feldkirch loco					352 273 347 273 352 273 346 273				
			E. Eisenvitriol, grüner		Bregenz transit Buchs transit Lindau transit Feldkirch loco					352 198 347 196 352 198 346 195				
			F. Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt		Bregenz transit Buchs transit Lindau transit Feldkirch loco					330 233 330 233 330 233 330 233				
718	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zurückgehende leere Säcke von Rohzuckertransporten als Frachtgut	Monthey, Station der Jura-Simplon-Bahn	den im Tarife, Theil III, 3. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1891, enthaltenen österreichischen Stationen	Einhaltung der betreffenden Tarifbestimmungen	Vom 15. April 1894 bis auf Weiteres, längstens bis December 1894	Tarif-Theil III, 3. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1891	Verschieden	Die in dem nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze der Serie III für die Beförderung von leer zurück- oder zur Füllung gehenden, gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken finden Anwendung auch auf leer zurückgehende Säcke von Rohzuckertransporten		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
719	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Barcs	Divacca transit	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. istrianer Staatsbahnen zur Expedition gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	221 Heller incl. ungar. Steuer	148 Heller incl. ungar. Steuer	73 Heller	Im Kartirungswege		
720	Oesterr. Nordwestbahn	Bethsiigten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holz (Ausnahmetarif 7)	Siehe die nachstehende Tarif-Tabelle			14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Siehe die nachstehende Tarif-Tabelle			I. Im Kartirungswege II. Im Rückvergütungswege	ad II. Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	

Tarif-Tabelle für Möbel aus gebogenem Holze

Von oder nach	Eigenthumsbahn	Aussig-Landungsplatz: unter 5000 kg a	b	c	von mindestens 10000 kg d und e	Schönpriesen-Umschlag: unter 5000 kg a	b	c	von mindestens 10000 kg d und e	Lanhe und Tetschen / Bodenbach-Landungsplatz: unter 5000 kg a	b	c	von mindestens 10000 kg d und e	Schleppbahn-Gebühr nur giltig für Lanhe, Tetschen / Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai: Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen d	e
		Frachtsätze exclusive Schlepphahn-Gebühr und sonstiger Nebengebühren, bei Bezahlung der Fracht für Mengen														
		für 100 Kilogramm in Pfennigen														
I. Im Kartirungswege																
Ernsdorf*)	K.F.N.B.	551	496	394	202	546	491	389	197	551	496	394	202	10	224	238
II. Im Rückvergütungswege																
Ernsdorf*)	K.F.N.B.	.	.	.	193	.	.	.	188	.	.	.	193	10	215	229

*) Für Ernsdorf kommen die im „Anhang" zum Tarife auf Seite 17 für Bielitz enthaltenen Coursbeträge in Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
721	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Malz aller Art	Jedlesee Kornenburg	Den im Ausnahmetarife 1 b des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Heft 2 (Nachtrag I vom 1. März 1894), enthaltenen rheinisch-westphälischen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes	Vom 15. April 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Wien Oe.N.W.B. im Nachtrag I zum Heft 2 des nebenbezeichneten Tarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 h unter Berücksichtigung der im Anhange zu diesem Tarifhefte für Wien Oe.N.W.B. vorgesehenen Curesdifferenzen		Im Kartirungswege		
722	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Kaolin	Kasnian Pilsen	Predeal	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtaltarife der betheiligten Bahnverwaltungen, resp. Nachtrag I zu dem ab 1. November 1893 giltigen Anhang zum Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 1"	in Hellern 302 296	290 284	12 12	Im Kartirungswege		
			Erde, gewöhnliche, der Pos. E 20 der allgemeinen Güterclassification im Tarif „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Kasnian Pilsen	Verciorova				272 266	260 254	12 12			
				Znaim Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Brassó Horka Miskolcz Tiszolcz				224 166 160 166	207 149 145 149	17 17 15 17			
				Znaim St.E.G.	Beszterczebánya Tnrócz-Szt. Márton				142 120	135 113	7 7			
723	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	B.E.B.	Rohzucker	Rušin (B.E.B.)	Ansig (St.E.G.) Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Satz	48·3 kr.		Im Kartirungswege		
724	**B.E.B.**	Betheiligten Verwaltungen	Bettfedern, geschlissene	Die Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 24 im Tarife, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1894 finden rücksichtlich des Verkehres von Prag (Bnbna) B.E.B. nach Nürnberg C.B. auch auf „geschlissene Bettfedern" Anwendung, soferne dieselben in Mengen von höchstens 1000 kg als Ergänzung einer Wagenladung von 5000 kg oder 10000 kg mit anderen Gütern verladen werden.									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
725	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Verbandtarifes	Bělohrad	Dürrröhrsdorf Sohland oder vice versa	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a des Sächsisch-Oesterr. Verbandtarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft I des Sächsisch-Oesterr. Verbandtarifes	Besteht kein directer Satz	Pfge. A . . 86 B . . 1 A . . 70 B . . 1		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt abgezogen
726	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Kalk und Kalksteine	Dux Mariaschein Schwaz-Knttowitz Settenz Teplitz Ullersdorf Dux-Liptitz Kosten Rosenthal-Granpen Teplitz-Waldthor	Bischheim	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 13 des Theilee II, Heft 3 des Sächsisch-Oesterr., bezw. Theil II. Heft 1 dee Sächsisch - Westösterr. - Ungar. Eisenbahn-Verbandtarifes	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstene aber bis Ende December 1894	Ausnahmetarif 13 des Theilee II, Heft 3 des Sächeisch-Oesterr., bezw. Ausnahmetarif 13 des Theilee II, Heft 1 dee Sächsisch - Westösterr. - Ungar. Eisenbahn-Verbandtarifes	Besteben keine directen Frachtsätze	Pfge. 50 46 51 48 47 50 48 45 42 45		Im Kartirungswege		
727	**Böhmischen Westbahn**		Kalk und Cement in Ladungen von mindestens 5000 kg	Radotin Berann	S t a a b	Die an die Frachtbegünstigung für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenständen zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements — enthalten im Nachtrag II zum Anhang zum Localgütertarif der Böhmischen Westbahn — geknüpften Bedingungen	Bis Ende December 1894	Localgütertarif			30% nach Massgabe der Bestimmungen nebenbezeichneter „Tarifbegünstigung"	Siehe Punkt 8 der Bestimmungen nebenbezeichneter „Tarifbegünstigung".		Sendungen müssen für den Bau der neuen Schachtanlage in Stich bei Staah bestimmt sein
728	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Eszterházagyár	Hohenau Lundenburg Rohrbach-Seelowitz Brünn K.F.N.B. und St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif, Theil II — Heft 1 bis Wien und Localtarife ab Wien	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 78 85 99 99		Im Kartirungswege			
729	**K.O.E.**		**B e r i c h t i g u n g.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1894, end Poeition 696, verlautbarten Begünstigung ist in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" ad b) statt „5000 Tonnen" „3750 Tonnen" zu eetzen.											

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosuizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Tersteuik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50 % der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Iusel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitileue, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costauza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 5. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 23. März 1894, Z. 5740, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat über h. a. Aufforderung und auf Grund eines Beschlusses der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit Eingabe vom 27. Jänner d. J., Z. 9055, Anträge für die Fassung jener Erklärungen und Vermerke anher erstattet, deren Beisetzung auf die internationalen Frachtbriefe im Sinne des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr als zulässig erscheint.

Indem diese Anträge, denen zufolge für die den internationalen Frachtbriefen beizusetzenden Clauseln die Fassung der im internen Verkehre gestatteten Clauseln vorgeschlagen wird, hiemit die h. a. Genehmigung erhalten, wird der geehrten Verwaltung, nach erfolgter Herstellung der Conformität auch rücksichtlich der die einzelnen Clauseln einleitenden Bestimmungen, im Anschlusse eine Gegenüberstellung dieser im internen und im internationalen Verkehre zulässigen Erklärungen und Vermerke mit dem Beifügen übermittelt, dass der Aufdruck dieser Clauseln auch auf die internationalen Frachtbriefe im Sinne des h. a. Erlasses vom 22. Jänner 1893, Z. 2489 (Verordnungs-Blatt Nr. 13), gestattet ist.

Diese Zusammenstellung hat an Stelle jener zu treten, welche der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen, anhangsweise und ohne einen integrirenden Bestandtheil der Verordnung zu bilden, beigegeben wurde.

Insbesondere wird hervorgehoben, dass die in der letzterwähnten Zusammenstellung aufgenommene Erklärung des Absenders über dessen Einverständniss mit dem im Falle des Nichtbezuges von Sendungen explosiver Gegenstände einzuhaltenden Verfahren in Anbetracht der geänderten Bestimmungen der einschlägigen Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, nunmehr entfallen ist.

Die geehrten Bahnverwaltungen werden übrigens eingeladen, in Erwägung zu ziehen, ob es sich nicht empfehlen würde, die Zusammenstellung der Frachtbrief-Clauseln, soweit dieselben sich auf den internen Verkehr beziehen, in den gemeinsamen Tarif, Theil I, einzubeziehen, und auch die im internationalen Verkehre zulässigen Frachtbrief-Clauseln in die einschlägigen ausländischen Verbandtarife, zunächst sohin in den Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits aufzunehmen.

Diese Frage wäre demnach in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und wolle die geehrte Verwaltung den diesfalls gefassten Beschluss anher bekanntgeben.

Die übrigen Bahnerwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Abdruck im h. a. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 23. März 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

ad Z. 5740–94.

Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen | internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

A. Zulässige, für den Empfänger des Gutes bestimmte Vermerke auf dem Frachtbriefe, welche auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes | des Frachtbriefes angebracht werden können.

Die Erklärungen und Vermerke lauten:

1. Von Sendung des N. N. . . . . „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

2. Im Auftrage des N. N. . . . . „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

3. Zur Verfügung des N. N. . . . . „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

4. Zur Weiterbeförderung an N. N . . . . . „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

5. Versichert bei N. N. . . . . „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

B. Gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen und Vermerke.

6. Im Falle über Wunsch des Absenders lebenden Thieren oder anderen Gütern, für welche die Eisenbahn Begleitung zu fordern berechtigt ist, die genügende Anzahl von Begleitern oder überhaupt Begleitung nicht beigegeben wird und die Versandtstation von der Beigabe der Begleitung absieht:

„Statt der von der Bahn verlangten . . . . Begleiter $\frac{\text{keine}}{\text{nur}}$ . . . . Begleiter beigestellt.

Absender."

Anmerkung: Die Anzahl der verlangten, sowie der beigestellten Begleiter ist mit Buchstaben einzusetzen.

7. Im Falle der Absender die Fracht einschliesslich des Zuschlages für die Versicherung des Interesse an der Lieferung, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifes auf der Versandtstation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmegebühr (Nachnahmeprovision) inbegriffen, frankiren will:

„franco" *).

8. Im Falle der Absender die durch die Zollbehörden und die für die Zollbehandlung Seitens der Eisenbahnen zur Erhebung kommenden Gebühren und Spesen frankiren will:

„franco Zoll" *).

9. Im Falle der Absender die unter Post 7 und 8 angeführten Kosten frankiren will:

„franco einschliesslich Zoll" *).

*) Eine Abweichung von dem Wortlaute dieses Vermerkes ist im internationalen Verkehre dort gestattet, wo die einschlägigen Verbandtarife einen abweichenden Wortlaut des Vermerkes vorschreiben.

Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen | internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

10. Die in der internationalen Reblaus-Convention vorgeschriebene, auf der Rückseite des Frachtbriefes anzubringende Erklärung des Absenders*) und die behördliche Bescheinigung:

I. Erklärung des Absenders.

Der Unterzeichnete bescheinigt hiemit:
a) dass der ganze Inhalt umstehender Sendung, welche aus . . . . . besteht, aus seiner Pflanzung in . . . . . stammt;
b) dass diese Sendung keine Reben oder Rebenbestandtheile enthält:
c) dass diese Sendung Pflanzen $\frac{\text{mit}}{\text{ohne}}$ Erdballen enthält.

. . . . . am . . . . . 18 . .

Absender:

II. Behördliche Bescheinigung.

Es wird bescheinigt:
a) dass die mitfolgende Pflanzensendung aus der $\frac{\text{offenen}}{\text{eingefriedeten}}$ Pflanzung des . . . . . in . . . . . stammt, welche von jedem Weinstock durch einen Zwischenraum von wenigstens 20 m oder doch von den Wurzeln desselben durch ein behördlich als hinreichend anerkanntes Hinderniss getrennt ist;
b) dass dieses Grundstück selbst keinen Weinstock trägt;
c) dass auf demselben keine Weinstöcke abgelagert sind;
d) dass sich auf demselben niemals von der Reblaus befallene Weinstöcke befunden haben,
oder
dass die auf diesem Grundstücke vorhanden und von der Reblaus befallen gewesenen Weinstöcke gänzlich derart ausgerottet wurden, dass die vollständige Vernichtung des Insectes und der Wurzeln stattgefunden hat.

. . . . . am . . . . . 18 . .

(L. S.) N. N. und Name der Behörde.

*) Diese Erklärung ist nach § 2 der Ministerialverordnung vom 1. Mai 1883, F.-M.-V.-Bl. Nr. 14, stempelfrei.

11. Im Falle der Absender bei Wagenladungsgütern die Feststellung der Stückzahl, beziehungsweise des Gewichtes, verlangt:

„Beantrage bahnseitige Feststellung der Stückzahl (eventuell und des Gewichtes).
Absender:"

beziehungsweise

„Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung.
Absender:"

12. a) Im Falle der vorläufigen Einlagerung von Gütern bei Unmöglichkeit der sofortigen Beförderung:

„Mit einstweiliger Verwahrung bis zur möglichen Beförderung einverstanden.
Absender:"

b) Bei Annahme von Wagenladungsgütern zum Transport mit dem Vorbehalt späteren Beginnes der Lieferfrist:

„Einverstanden, dass die Lieferfrist erst von der auf die thatsächliche Absendung des Gutes nächstfolgenden Mitternacht zu rechnen ist.
Absender:"

(Entfällt im internationalen Verkehr.)

13. Im Falle der Absender für Güter, welche nach dem Tarife auf offen gebauten Wagen befördert werden, aber nicht durch das Reglement an die Beförderung auf solchen Wagen gebunden sind, die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen beantragt:

„Beantrage Beförderung in gedeckt gebauten Wagen.
Absender:"

Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen | internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

14. Im Falle der Absender für Güter, welche nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden:
a) die sonst zulässige Beförderung auf offen gebauten Wagen anspricht;
oder
b) die Beförderung auf offen gebauten Wagen unter Deckung mit Bahndecken verlangt und die Beistellung der Decken möglich ist:

Ad a) „Beantrage Beförderung auf offen gebauten Wagen.
Absender:"

Ad b) „Beantrage Beförderung auf offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken.
Absender:"

15. Im Falle der Absender für Güter, die tarifmässig auf offen gebauten Wagen befördert werden, die Beistellung bahneigener Decken beantragt und diese möglich ist:
„Beantrage miethweise Beistellung von bahneigenen Decken.
Absender:"

16. Im Falle Güter, die zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder in mangelhafter Verpackung aufgeliefert werden:
„Sendung (oder Colli, Zeichen . . ., Nr. . .) unverpackt aufgegeben
Absender:"
oder
„Sendung (oder Nachstehend bezeichnete Colli, Zeichen . . ., Nr. . .) in mangelhafter Verpackung aufgegeben, und zwar: (folgt die nähere Beschreibung der Verpackungsmängel, z. B. „die Colli sind blos in Papier verpackt" oder „Kiste A. S. Nr. 1 ist schwach und angebrochen", „Collo A. S. Nr. 4 blos in Carton verpackt" u. s. w.)
Absender:"

17. Im Falle der Absender der unterwegs vorzunehmenden Zollabfertigung selbst oder durch einen Bevollmächtigten beiwohnen will:
„Der Verzollung in . . . . . werde ich (oder wird N. N. in . . . . . (Angabe der genanen Adresse) beiwohnen.
Absender:"

18. Im Falle der Absender die Zollabfertigung in einer bestimmten Station vorschreiben will:
„Zur Zollabfertigung in . . . . . (Name der Bahnstation)
Absender:"

19. Der Vermerk bezüglich der Aufnahmsbescheinigung
a) wenn die Ausstellung eines Frachtbrief-Duplicates beantragt wird:
„Duplicat"
b) wenn die Ausstellung eines Aufnahmescheines verlangt wird:
„Aufnahmeschein".

(Entfällt im internationalen Verkehr.)

C. Die auf Grund von Tarifbestimmungen abzugebenden Vermerke.

20. Im Falle der Absender wünscht, dass Güter, deren Ablegen ihm selbst obliegt, bahnseits abgelegt werden:
„Beantrage das Ablegen bahnseits zu besorgen.
Absender:"

21. Im Falle der Absender für Pferde, Fohlen oder Maulthiere, die als Frachtgut zu befördern sind, Stallwagen wünscht und solche auch beigestellt werden können:
„Beantrage die Beförderung in Stallwagen.
Absender:"

22. Im Falle der Absender zum Ablegen, Verladen oder Ueberladen von Gütern sich eines der Eisenbahn gehörigen Hebekrahnes bedient:
„Hebekrahn der Bahn benützt.
Absender:"

Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen gestattet ist.	internationalen Frachtbriefen gestattet ist.
23. Im Falle der Absender wünscht, dass Güter, deren Verladung ihm obliegt, bahnseits verladen oder überladen werden: „Beantrage das Verladen (oder Ueberladen) bahnseits zu besorgen. Absender:“	
24. Im Falle Eilgüter oder als Eilgut aufgegebene Pferde, Fohlen, Maulthiere oder Equipagen, ferner Leichen, zur Beförderung mit Schnellzügen angenommen werden, ist vom Absender im Frachtbrief, oberhalb der Adresse, zu bemerken: „Mit Schnellzug. Absender:“	(Entfällt im internationalen Verkehr.)

D. Für die in der Anlage B zum Betriebsreglement, bezw. der Anlage I zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 oder etwa in anderen einschlägigen internationalen Vereinbarungen vorgesehene Bescheinigung am Frachtbrief:

„Die Sendung entspricht den Vorschriften unter Nr. . . .,

der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement, Absender:“	der Anlage I zum internationalen Uebereinkommen, (der internationalen Vereinbarung vom . .) Absender:“

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. März 1894, Z. 16.074, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Nach Mittheilung des kgl. Inspectorates für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest vom 9. März an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern treten in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen Ungarns folgende Aenderungen ein:

Neu eingetreten sind:

I. Die im Betriebe der kgl. ungar. Staatsbahnen befindlichen Linien:
1. Localbahn Szentes—Hódmezövásárhely,
2. „ Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb,
3. „ Zsebely—Csákovár,
4. „ im Muránythal,
4. „ Békés—Csanád,
6. „ Hidegkut-Gyönk—Tamási,
7. die Slavonische Localbahn und
8. die auf ungarischem Gebiete gelegene Theilstrecke der Linie von Szakolcza nach Sudoměřitz-Petrau in Mähren, welch letztere Eigenthum des Staates ist.

II. Die im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Localbahnen:
9. Késmárk—Szepesbéla und
10. Szepesbéla—Podolin.

III. Die schmalspurige Localbahn Nagy-Károly—Somkut, und

IV. Die Localbahn Eperjes—Bártfa.

Ferner sind folgende Berichtigungen in der Liste vorzunehmen:

a) In Ziffer 1 (Ungarische Staatsbahnen) sind als Linien, welche dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstehen, zu nennen:
die schmalspurige Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya,
die normalspurige Localbahn Soroksár—Szt. Lörincz und
die schmalspurige Localbahn im Taraczthal.

b) Die in derselben Ziffer unter d) aufgeführte Eisenbahn Arad—Temesvár und die unter aa) aufgeführte Localbahn Rétszilas—Szegzárd sind, da beide im Eigenthum des Staates, zu streichen.

c) Die unter f), l), r), gg), kk), mm) genannten Localbahnen erhalten die Bezeichnung:
(f) Debreczen—Hajdunánás,
(l) Csáktornya—Zágráb (in Zagorien).
(r) Héjasfalva—Székelyudvarhely (Székelybahn),
(gg) Esztergom—Almás-Füzitö,
(kk) Debreczen—Füzes-Abony und Ohát—Polgár,
(mm) Marmaros-Szigetkamara—Nagy-Bocskó—Kis-Bocskó und Szigetkamara—Szlatina.

d) Die unter p) und Ziffer 7 aufgeführten Bahnen sind keine Localbahnen, weshalb das Wort „Localbahn" durch das Wort „Eisenbahn" zu ersetzen ist.

e) Die unter v) und w) aufgeführten Localbahnen sind, da die erstere zu den unter hh) aufgeführten Localbahnen jenseits der Donau, die letztere dagegen zu den unter mm) aufgeführten Localbahnen Marmaros-Szigetkamara—Nagybocskó—Kisbocskó und Szigetkamara—Szlatina gehört, zu streichen.

f) Die unter ff) aufgeführte Mohács-Pécser Eisenbahn ist unter dieser Litera zu streichen und unter Ziffer 9 als selbstständige Eisenbahn einzutragen.

g) Die unter nn) angeführten Linien gehören zwei verschiedenen Gesellschaften an und sind zu bezeichnen mit:
α) Die Linie Nagy-Szeben—Felek der Localbahn Nagy-Szeben—Vöröstorony,
β) Die Localbahn Felek—Fogaras.

h) Die unter Ziffer 9 aufgeführte Localbahn im Poprádthale ist, nachdem sie in den Betrieb der Kaschau-Oderberger Bahn übergegangen ist, zu streichen und bei dieser Bahn unter Ziffer 4 einzutragen.

Auf Grund dieser Neuaufnahmen, Berichtigungen und Abänderungen erhält die Liste der dem Ueber einkommen unterstellten Eisenbahnen Ungarns folgende Fassung:

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. Ungarische Staatsbahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya,
der normalspurigen Localbahn Soroksár—Szt. Lörincz und
der schmalspurigen Localbahn im Taraczthal;

dagegen mit Einschluss folgender von der Staatsbahn-Verwaltung betriebener Linien:
a) von der rumänischen Grenze bis Predeal,
b) von der Grenze bei Zimony bis Belgrad,
c) von Bród bis Bosna-Bród,
d) der Localbahn Békés-Földvár—Békés,
e) „ „ Debreczen—Hajdunánás,
f) „ „ Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh,
g) „ „ Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton,
h) „ „ Ujszász—Jász-Apáti,
i) „ „ Mezö-Tur—Turkeve,
j) „ „ Csáktornya—Zágráb (in Zagorien),
k) „ „ Vinkovce—Brčka,
l) „ „ Maros-Vásárhely—Szász-Régen,
m) „ „ von Mátra,
n) „ Eisenbahn Bánréve—Ozd,
o) „ Localbahnen von Bihar,
p) „ Localbahn Héjasfalva—Székelyudvarhely (Székelybahn),
q) „ „ Maros-Ludas—Besztercze,
r) „ „ Ruma—Vrdnik,
s) „ „ Szombathely—Pinkafö,
t) „ „ Szatmár—Nagybánya,
u) „ „ von Szilágyság,
v) „ „ Nyiregyháza—Mátészalka,
w) „ „ Budapest—Lajosmizse,
x) „ „ Kisujszállás—Dévaványa—Gyoma,
y) „ Localbahnen in Bács-Bodrogh,
z) „ Eisenbahn Pécs—Barcs,
aa) „ Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö,
bb) „ Localbahnen jenseits der Donau,
cc) „ Localbahn Kassa—Torna,
dd) „ „ Debreczen—Füzes-Abony und Ohat—Polgár,
ee) „ „ des Békéser Comitates,
ff) der Localbahn Marmaros-Szigetkamara—Nagy-Bocskó—Kis-Bocskó und Szigetkamara—Szlatina.
gg) die Linie Nagy-Szeben—Felek der Localbahn Nagy-Szeben—Vöröstorony,

hh) der Localbahn Felek—Fogaras,
ii) „ „ Brassó—Háromszék,
jj) „ „ Szomogy-Szobb—Barcs,
kk) „ „ Varasd—Golubovecz,
ll) „ „ Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek,
mm) „ „ von Torontal,
nn) „ „ Szentes—Hódmezövásárhely,
oo) „ „ Balaton-Szent György—Somogy Szobb,
pp) „ „ Zsebely—Csákovár,
qq) „ „ im Muránythal,
rr) „ „ Békés—Csanád,
ss) „ „ Hidegkút-Gyönk—Tamási,
tt) „ Slavonischen Localbahn.

2. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) mit Einschluss folgender von derselben betriebenen Localbahnen:
   a) Köszegh—Szombathely,
   b) Barcs—Pakrácz.
3. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn (ungarische Linien) einschliesslich der von dieser betriebenen Strecke Margitfalu—Gölniczbánya der Localbahn im Gölniczthal, aber ausschliesslich der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie; ferner einschliesslich
   a) der Localbahn im Leutschauthale,
   b) „ „ „ Poprádthale,
   c) „ „ Késmárk—Szepesbéla und
   d) „ „ Szepesbéla—Podolin.
4. Györ-Sopron-Ebenfurther Eisenbahn-Gesellschaft, einschliesslich der von dieser betriebenen Strecke Lajta-Ujfalu—Ebenfurth, der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Linie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
5. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn.
6. Eisenbahn im Szamosthal.
7. Localbahn Keszthely—Balaton Szt. György.
8. Die auf ungarischem Gebiete gelegene Strecke der Eisenbahnlinie Göding—Holics.
9. Eisenbahn Mohács—Pécs.
10. Die schmalspurige Localbahn Nagy-Károly—Somkut.
11. Localbahn Eperjes—Bártfa

Das Centralamt hat in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, entsprechende Vormerkung genommen und von der Mittheilung des kgl. Inspectorates in Budapest, gemäss Art. 58 des Uebereinkommens, mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. März 1894 den betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Der Eintritt der neuen Linien in den internationalen Transportdienst erfolgt, gemäss Absatz 2 des Art. 58, einen Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 28. März 1894.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Wels-Aschach: Herstellung eines Geleises in Eferding: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für Herstellung eines Geleises für Massengüter in der Station Eferding der Localbahn Wels (Haiding)-Aschach für den 5. April anberaumt. [G.-I.-Z. 5603.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Errichtung einer Personenhaltestelle.) Beim Wächterhaus Nr. 157 zwischen den Stationen Přibislau-Schlappenz und Deutschbrod wird eine Personenhaltestelle errichtet, für welche die Bezeichnung „Friedenau" in Aussicht genommen ist. [7. März, Z. 11.623.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Genehmigung der Hochbaupläne.) Die geänderten Hochbau-Typenpläne der genannten Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [9. März, Z. 11.802.]

— (Eliminirung eines Wegdurchlasses.) An Stelle des Wegdurchlasses von 0·5 m lichter Weite in km 17·1/2 wird ein Cementrohr von 0·3 m hergestellt. [10. März, Z. 12.698.]

Projectirte Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz. (Genehmigung von Wagentypen.) Die von den Concessionswerbern der genannten Localbahn vorgelegten Typen für Personen- und Lastwagen wurden zur Ausführung genehmigt. [19. März, Z. 7890.]

Projectirte elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Detailpläne.) Das Detailproject für die elektrische Strassenbahn in Lemberg hat die Genehmigung erhalten. [8. März, Z. 5377.]

Bayerische Staatsbahnen. (Güterhalle mit Laderampe in Eger.) In der Gemeinschaftsstation Eger wird eine Güterhalle nebst einer Verladerampe hergestellt. [7. März, Z. 8718.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 14 Intercommunicationswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn neuerlich 14 Stück zweiachsige Intercommunicationswagen III. Classe C 1 mit Bremse und Hüttchen nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 16. Februar 1894, Z. 6893, genehmigten Typenplänen bei der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf in Bestellung gebracht werden. [Z. 15.488.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Sopron - Pozsony. (Realisirungs-Bestrebung.) Die Projectanten der längs dem Fertötó (Neusiedlersee) von Sopron (Oedenburg) aus bis Pozsony (Pressburg) projectirten Localbahn Sopron-Pozsony (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893, Vorconcession, Post 3), haben im Interesse der je früheren Realisirung des Banes dieser für die Comitate Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) sehr bedeutungsvollen Linie, ein Executivcomité eingesetzt. Dieses hat bereits von Seite der Stadtcommune Oedenburg 100.000 fl., von Seite der Oedenburger Bürger 60.000 fl., von Seite der fürstl. Paul Esterházy'schen Domänen-Direction 20.000 fl. als Subvention erwirkt, und hofft binnen Kurzem den Rest der für Stammactien noch erforderlichen Summe zu beschaffen. Der Ausbau dieser Linie, welche ausgedehnte Grossgrnndbesitze und eine im Allgemeinen sehr intensiv cultivirte Gegend durchschneidet, ist auch von Bedeutung für die in der Entwicklung begriffenen Städte Oedenbnrg etc. und selbst für Wien, da an den südlichen Abhängen des Leithagebirges vorzügliche Bansteine, insbesondere für Monumentalbauten, gewonnen werden, die derzeit per Achse selbst bis Wien transportirt werden. Ausserdem gelangen aus den von der Bahn berührten Gebieten seit jeher ausgiebige Transporte von Lebensmitteln, gleichfalls zum grossen Theile per Achse, nach Wr.-Neustadt, Baden etc. bis Wien.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Commissionelle Ueberprüfung der technischen Anlagen.) Der königl. ungarische Handelsminister hat der Budapester Communal-Verwaltnng den Anftrag ertheilt, die gesammten Anlagen und Investitionen der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbabnen mit elektrischem Betriebe, mit Rücksicht auf den Zustand der technischen Beschaffenheit, des Baues der Strecken, der Masbinenanlagen und Betriebsmittel, einer commissionellen Prüfung zu unterziehen. In Folge dessen hat die Communal-Verwaltung den Vollzug dieses Auftrages für den 23. April anberaumt und die Führung der Commission dem hauptstädtischen Baudirector, Ingenieur nnd Architekt Lechner übertragen.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh und in Anwesenheit von 63 Actionären mit 1019 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 41 ex 1893) statt, in welcher nebst

a) dem Directionsberichte über die Gestion im Betriebsjahre 1893, auch
b) die Fragen einer in Gemeinschaft mit der Budapester Stadtbahn - Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe zu erbauenden, aus dem Centrum des IV. hauptstädtischen Bezirkes (Innere Stadt) unter der Andrássystrasse bis ins Stadtwäldchen führenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe,
c) der Umgestaltung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes auf elektrischen Betrieb,

in Verhandlung gezogen wurden.

Nach Constitnirung des Bureau nnd Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, gelangte a) der Directionsbericht pro 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen die Bruttoeinnahmen nach dem Personenverkehr fl. 1,700.375·51, um fl. 114.954 mehr als im Vorjahre. Die Verkehrsbewegung war eine sehr intensive, indem 912.000 Züge verkehrten, welche insgesammt 6,227.000 km durchlaufen haben. Im Frachtenverkehr betrug die Leistnng 71.112 Tonnen. Die Gesammteinnahmen des Jahres gestalteten sich, wie folgt: Einnahmen aus dem Personenverkehr fl. 1,700.375·51, diverse Transporteinnahmen fl. 46.647·76, verschiedene Einnahmen fl. 116.889·05, Gewinnvortrag fl. 7093·87, Totale fl. 1,871.006·19, sonach um fl. 144.327·03 mehr als im Vorjahre. Dem gegenüber stehen Ausgaben in der Höhe von fl. 1,632.638·20, sonach ergibt sich ein Ueberschuss von fl. 238.367·99. Betreffend Verwendung dieses Betrages beantragt die Direction nach Ausscheidung der statutarischen Tantièmen den Betrag von fl. 205.855 znr Bezahlung einer Dividende von fl. 22 per Actie und von fl. 12 per Genussschein zu benützen und fl. 5786·99 auf neue Rechnnng vorzutragen. Die Fonds und Reserven der Gesellschaft erhöhten sich um fl. 182.312·90 auf fl. 1,051.932·47. Aus dem Abschnitte über Neubauten ist zu erwähnen, dass für Zwecke eines Directions-Gebäudes Ecke des Leopoldringes ein Baugrund erworben und der Bau bereits in Angriff genommen wnrde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und dem Vollzuge der Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath ergriff zum b) zweiten Punkte der Tagesordnung, den Bau der elektrisch zu betreibenden Untergrundbahn betreffend, General-Director Heinrich Jellinek das Wort nnd weist darauf hin, dass nach Ablehnnng der im vorigen Jahre projectirten Niveaubahn an die Gesellschaft Seitens der elektrischen Stadtbahn die Anfforderung erging, gemeinschaftlich mit derselben die Concession für eine Untergrundbahn zu erwerben. Die Direction hat dieser Aufforderung mit Bereitwilligkeit entsprochen und auch das gemeinschaftliche Gesuch bei den Behörden eingereicht. Redner weist auf die Wichtigkeit des Eisenbahnverkehres auf der Andrássystrasse hin, welche auch durch die erfolgte Concessionirung der Omnibusunternehmnng nicht geschwächt erscheint. Er hält es für seine Pflicht, die Actionäre aufmerksam zn machen, dass die Untergrnndbahn mit Bezug auf Rentabilität dem Projecte einer Niveauhahn nicht entfernt gleichkommt, welches Moment in den Concessionsbedingungen entsprechend zum Ausdruck gelangen mnss. Er empfiehlt nachstehenden Beschlussantrag zur Annahme: „Die Generalversammlung nimmt den Bericht der Direction, wonach dieselbe im Vereine mit der Budapester elektrischen Stadthahn-Actiengesellschaft bei den competenten Behörden um die Concession einer längs der Andrássystrasse zu führenden elektrischen Untergrundhahn angesucht hat, genehmigend zur Kenntniss. Gleichzeitig wird die Direction ermächtigt, die definitive Concession dieser Untergrundbahn im Vereine mit der Budapester elektrischen Stadtbahn zu erwerben und, insofern die Concessions-Bedingnisse die Interessen der Gesellschaft gebührend wahren, wird die Direction ermächtigt, alle jene Vorkehrungen zu treffen, und alle jene Uebereinkommen und Verträge rechtskräftig abzuschliessen, welche das Zustandekommen dieser Bahn erheischen. Die Generalversammlung nimmt gleichzeitig genehmigend zur Kenntniss, dass der Ausbau und Betrieb der projectirten Bahn getrennt von den beiden concessionswerhenden Gesellschaften durch eine zu gründende selbstständige Actiengesellschaft bewerkstelligt werde. Die Generalversammlung ermächtigt die Direction, das nothwendige Capital zu beschaffen und, insofern die Capitalsbeschaffung die Emission von Actien nothwendig machen sollte, wird dies einer neuerlichen Beschlussfassung der Generalversammlung vorbehalten." Zur Aufklärung einiger Interpellationen über die Frage: „Warum die Bildung einer selbstständigen Gesellschaft in Anssicht genommen wnrde", weist General-Director Jellinek darauf hin, dass die in Aussicht genommene Gründnng einer separaten Gesellschaft der einzig mögliehe Modus ist, um die Selbstständigkeit beider Vertragsgesellschaften zu sichern und um Complicationen in Vorhinein vorzubeugen. Im Uebrigen bildet dies einen Theil des mit der elektrischen Stadtbahn getroffenen Uebereinkommens. Nach Kenntnissnahme und Billigung dieser Motivirung wurde der Beschlussantrag der Direction von der Generalversammlung unverändert angenommen. Die Generalversammlung schritt sodann zur Beschlussfassung, betreffend die Umgestaltnng der gesellschaftlichen Linien auf elektrischen Betrieb. (Schluss folgt.)

Bau der vierten Donaubrücke am Eskütér in Budapest. (Neues Project, die Anlage der Zufahrtsrampe betreffend.) Der Budapester Civilingenienr, Architekt Josef Kauser, hat, die Ausführung der Zufahrtsrampe zu der am Eskütér zu erbauenden Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 und 26) betreffend, der hauptstädtischen Commnnal-Verwaltung ein diesbezügliches neues Project vorgelegt, dnrch dessen Ausführung, bei gleichzeitiger Wabrung der ästhetischen Ansprüche, die mit Rücksicht auf die gegebenen Niveauverhältnisse sonst unvermeidliche Anlage einer bis weit in die Häusercomplexe reichenden, sehr kostspieligen dammartigen Zufahrtsrampe vermieden würde. Dem Kauser'schen Projecte zufolge sollen, statt einer in Verlängerung der Brückenachse zu erbauenden Rampe, an jeder Seite der Brücke je eine sanft verlaufende Zufahrt hergestellt und das Innere des hiedurch geschaffenen halbkreisförmigen Bogens, durch irgend eine monumentale Decoration, als da sind: Statue, Brunnen etc. decorativ ausgefüllt werden. Dem technischen Nachweise des Projectanten zufolge ist diese bauliche Disposition unbeschadet dem Constructionsprincipe der meisten der vorliegenden Projecte anwendbar, und wird derart weder die bequeme Zufahrt der Strassenfuhrwerke, noch auch selbst die Anlage einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe irgendwie hindernd beeinflusst werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Februar die Haltestelle Altraden zwischen den Stationen Amsee und Mogilno im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; die Haltestelle Lindenbusch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welche bisher für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr; die Haltestelle Weichselthal im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welche bisher dem Personenverkehre diente, für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr; die Haltestelle Laggenbeck an der Strecke Osnabrück—Rheine im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; am 20. Februar die Anschlussstelle Cassehohm zwischen den Stationen Rostock und Bentwisch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Beförderung von Stückgut, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen; die Benützung ist nur der Anschlussinhaberin, bezw. mit deren Genehmigung gestattet; ferner der Haltepunkt Kühren zwischen den Stationen Ascheberg und Preetz im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. Februar die Haltestelle Engelsdorf zwischen den Haltepunkten Paunsdorf und Sommerfeld der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Wagenladungsverkehr.

c) In Elsass-Lothringen: Am 1. Februar die Haltestelle Endorf i. Lothr. zwischen den Stationen Kedingen und Ebersweiler der Reichseisenbahnen für den Personen-, Gepäcks- und vollen Güterverkehr; ferner am 15. Februar der Personen-Haltepunkt Weyersheim an der Strecke Vendenheim—Weissenburg der Reichseisenbahnen auch für den Gepäcks-, Express- und Kleinviehverkehr.

Preussen. (Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sommerfeld nach Teuplitz.) Einem in Sommerfeld zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sommerfeld nach Tenplitz ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Velbert nach einem Punkte der unteren Ruhrthalbahn.) Der Firma Friedrich Krupp in Essen und der Gutehoffnungshütte, Actienverein für Berghau und Hüttenbetrieb zu Oberhausen, ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Velbert über Heiligenhaus durch das Ungerthal nach einem geeigneten Punkte der unteren Ruhrthalbahn zwischen den Stationen Düsseldorf und Kettwig oder der früheren rheinischen Bahnstrecke Troisdorf-Speldorf ertheilt worden.

— (Stationsnamen-Aenderung.) Die der Stadt Neuwied gegenüber, auf dem linken Rheinufer liegende, bisher „Neuwied-Weissenthurm" genannte Station, führt vom 1. Mai ab die Bezeichnung „Weissenthurm".

Sachsen. (Betriebsergebnisse der kgl. Sächs. Staats- und der in Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen im Monate October, bezw. in den Monaten Jänner bis October 1893.) Im Monate October 1893 haben die Einnahmen betragen: bei den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen (Betriebslänge 2684·88 km gegen 2649·34 km im Monate October 1892) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 2,437·207·23 (2,394.826·20) Mk., aus dem Güterverkehre 5,664.722·05 (5,297.366·82) Mk., zusammen sohin 8,101.929·28 (7,692.193·02) Mk.; bei der Linie Zittau—Reichenberg (Betriebslänge 26·61 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 23.477·05 (21.961·20) Mk., aus dem Güterverkehre 48.714·53 (41.625·97) Mk., zusammen sohin 72.191·58 (63.587·17) Mk.; bei der Linie Altenburg—Zeitz (Betriebslänge 25·28 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 10.328·71 (10.719·37) Mk., aus dem Güterverkehre 70.702·87 (71.226·57) Mk., zusammen sohin 81.031·58 (81.945·94) Mk.; bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf (Betriebslänge 14·45 km) aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 4319·14 (4377·73) Mk., aus dem Güterverkehre 1271·86 (957·21) Mk., zusammen sohin 5591 (5334·94) Mk. In den Monaten Jänner bis October 1893 haben die Gesammteinnahmen betragen: bei den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen 74,871.643·25 (70,657,563·62) Mk., bei der Linie Zittau—Reichenberg 656.151·45 (624.853·59) Mk., bei der Linie Altenburg—Zeitz 778.086·04 (779.738·54) Mk. und bei der Linie Zittau—Oybin—Jonsdorf 84.243·25 (84.649·60) Mk.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion" aus Santos.) Dieser Dampfer von 1760 Tonnen Gehalt ist am 24. Jänner von Santos abgefahren und am 4. März mit 983 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 253.740 kg Kaffee, aus Rio Janeiro 711.420 kg Kaffee, aus Bahia 18.207 kg Häute (für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 978.810 fl. ö. W.

Bodensee. (Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für Konstanz.) Zur Regelung des Verkehres der kleinen Fahrzeuge (Ruderschiffe, Gondeln, Segelboote und Motorenboote) im Hafen von Konstanz, sowie im Bereiche der umliegenden Häfen und Dampfschiffanlandestellen, sind von dem grossherzoglich badischen Bezirksamte in genannter Stadt nachstehende Vorschriften erlassen worden:

1. Eine ortspolizeiliche Vorschrift über die Lohnschiffahrt mit Ruderschiffen, Gondeln, Segel- und Motorenbooten vom 19. September 1893;
2. eine bezirkspolizeiliche Vorschrift über das Verhalten der kleinen Fahrzeuge in der Nähe der Häfen und Landungsstellen vom 2. Mai 1893 und
3. eine ortspolizeiliche Vorschrift über das Verhalten der kleinen Fahrzeuge in der Nähe der Hafenanlage von Konstanz vom 30. December 1893.

Aus der unter 1 erwähnten Vorschrift, welche in eine Fahrordnung, eine Taxordnung und in Strafbestimmungen zerfällt, ist hervorzuheben, dass Schiffer, welche gewerbsmässig Personen in Booten der bezeichneten Art führen wollen, desgleichen Unternehmer, welche die gewerbsmässige Vermiethung solcher Boote betreiben, ihr Vorhaben beim Bezirksamte anzuzeigen und auf Verlangen ihre persönliche Zuverlässigkeit in Bezug auf diesen Gewerbebetrieb in geeigneter Weise darzuthun haben, ferners jede Einstellung eines Gehilfen unter Angabe der persönlichen Verhältnisse desselben beim Bezirksamte anzuzeigen ist, welch' letzteres beim Mangel genügender Befähigung oder Zuverlässigkeit die Verwendung der betreffenden Person als Schiffsführer jederzeit untersagen kann. Die Schiffsführer haben im Dienste die vorgeschriebene Dienstkleidung zu tragen. Das Schiffsverleihen an Kinder, Betrunkene oder des Fahrens offenbar Unkundige, ist untersagt; desgleichen das Vermiethen oder Ausfahren bei stürmischer See ohne triftigen Grund. Motorenboote dürfen nur unter Begleitung eines mit der Handhahung des Motors oder der Maschine vertrauten Schiffsführers vermiethet werden.

Aus den unter 2 nnd 3 angeführten Vorschriften ist für die gesammte Bodenseeschiffahrt von Belang, dass es verboten ist, mit Ruderschiffen, Gondeln, Segel- und Motorenbooten in dem Fahrwasser der Zu- und Abfahrt der Häfen und der Dampfschifflandestellen zu den Zeiten, in welchen die Ankunft oder die Abfahrt eines Dampfschiffes nahe bevorsteht, sich aufzuhalten oder hin- und herzufahren. In Konstanz speciell ist zu dieser Zeit der Aufenthalt und das Hin- und Herfahren vor dem Hafenmund und in dem Fahrwasser der Schaffhausener Dampfschiffe untersagt. Bei Annäherung eines Dampfers haben die genannten Fahrzeuge demselben rasch und auf mindestens 20 m Entfernung aus dem Wege zu gehen oder dort, wo das Fahrwasser für Dampfboote durch Pfähle oder Wifen hezeichnet ist, ausserhalh dieser Grenzzeichen zu hleiben.

See's hydropneumatischer Aschenejector. Ueber diese neuerfundene, für alle Gattungen von Dampfschiffen verwendbare Hilfsmaschine hringt die Zeitschrift „Industrie and Iron" folgende Notiz: Die hisher auf den Schiffen übliche, geräuschvolle, Staub und Schmntz verbreitende Methode, die Asche aus den Kesselräumen zu heben und über Bord zu schütten, dürfte bald der Vergangenheit angehören, weil der neue hydropneumatische Aschenejector wegen seiner reinlichen, zweckmässigen und wirksamen Arbeitsweise alle Aussicht auf allgemeine Einführung hat. Der fragliche Apparat schleudert die Asche, nachdem sie mit beigemischtem Seewasser in einen dünnflüssigen Brei verwandelt worden ist, mit grosser Kraft in weitem Bogen über

Bord und beugt somit nicht nur der Verunreinigung des Schiffes vor, sondern bewahrt auch Mannschaft und Passagiere vor den Unannehmlichkeiten, welche die Aschenförderung mittelst Winden oder sonstigen Aufzugsmitteln im Gefolge hat. Er besitzt ferner den Vortheil, weit weniger Raum zu beanspruchen, als die früheren Einrichtungen, enthebt die Heizer zum grossen Theile von einer lästigen Verrichtung und macht das Aufrufen der Deckmannschaft für das Ueberbordschaffen der Asche unnöthig. Die Anwendung des hydropneumatischen Ejektors ist auf keine Schiffsgattung beschränkt, denn man kann denselben auf Yachten, Passagierdampfern, Frachtdampfern, kurz auf jeder Art Dampfschiffen installiren. Nachstehend folgen die Namen und die Hauptdimensionen einiger Schiffe, die mit See's Ejectoren versehen sind:

	Länge	Breite	Raumtiefe
Postdampfer „Lahn"	137·1 m	14·9 m	10·7 m
„ „El Snd"	121·9 „	14·6 „	10·0 „
„ „Columbia"	99·3 „	13·7 „	8·8 „
„ „Algiers"	88·4 „	11·7 „	9·1 „
„ „Morgan City"	83·8 „	11·8 „	9·1 „
Yacht „Corsair"	72·5 „	8·2 „	3·9 „
Postdampfer „Turret"	85·3 „	11·6 „	7·0 „

Die Wirkungsweise des Apparates ist eine sehr einfache. Die Aufnahmschale, in welche die Asche geschaufelt wird, erhebt sich nur wenig über die Flurplatten des Kesselraumes. Auf ihrem Boden ist das sogenannte Ausstossrohr angebracht, welches auf eine gewisse Höhe über Wasser ansteigend, bis zur Schiffsseite geführt ist. Bei grösseren Maschinencomplexen besitzt das Ausstossrohr einen inneren Durchmesser von 15 cm Weite. Dem Ausstossrohre gegenüber befindet sich in der Aufnahmsschale ein Hahn, aus dem ein kräftiger Wasserstrahl in das erwähnte Rohr geführt werden kann. Dieser Wasserstrahl reisst die Asche, nach Massgabe als sie in die Schale geschaufelt wird, mit sich und treibt sie mit grosser Gewalt durch das Ausstossrohr, so dass der Strahl auf eine Entfernung von 4 bis 5 m vom Schiffe in die See fällt. Der Wasserstrahl wird mit Hilfe einer sogenannten Duplex-Pumpe erzeugt, die mit einem Drucke von ungefähr 12 kg per 1 cm arbeitet. Der Apparat functionirt anstandslos und so prompt, dass die Heizer flink sein müssen, um die Aufnahmsschale stets mit Asche gefüllt zu erhalten. Besonders günstig wurde über die neue Erfindung vom deutschen Lloyddampfer „Lahn" berichtet und hierbei erwähnt, dass das Entfernen der Asche auf diesem Schiffe mittelst des See'schen Apparates nur den vierten Theil der Zeit erheischt, welche zu dieser Arbeit mit den früheren Aschenwinden benöthigt wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Preisausschreiben.) Nach einem Beschlusse des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen sollen alle vier Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30.000 Mark für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ausgeschrieben werden, u. zw.:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen ein erster Preis von 7500 Mk., ein zweiter Preis von 3000 Mk., ein dritter Preis von 1500 Mk.;

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln, bezw. in der Unterhaltung derselben, ein erster Preis von 7500 Mk., ein zweiter Preis von 3000 Mk., ein dritter Preis von 1500 Mk.;

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen ein erster Preis von 3000 Mk. und zwei Preise von je 1500 Mk.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Verbesserungen in der Bauart der Locomotivkessel, insbesondere solche, durch welche ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichtes grössere Sicherheit gegen Explosionsgefahr oder bessere Ausnutzung des Brennstoffes, Verhütung des Funkenfluges und Verminderung der Unterhaltungskosten erzielt wird.
b) Herstellung eines dauerhaften Kuppelungsschlauches für Dampf-, Wasser- und Luftleitungen an Fahrbetriebsmitteln.
c) Eine Einrichtung, durch welche die Verbindung von Wagen mit selbstthätiger amerikanischer Kuppelung und solcher mit Vereinskuppelung sicher und gefahrlos vorgenommen werden kann.
d) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.
e) Selbstthätige Sicherung der Fahrstrasse beim Durchfahren eines Zuges gegen verfrühte Umstellung der Weichen.
f) Eine einfache Vorrichtung, welche anzeigt, dass der einfahrende Zug das Markirzeichen der Weiche ungetheilt, d. h. sammt dem Schlusswagen, passirt hat.
g) Eine Wiegevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.
h) Vorschlag und Begründung einer Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Prüfungsausschusse überlassen, den Betrag des ersten, bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch wird vorbehalten, die in einer Gruppe nicht zur Vertheilung gelangenden Geldmittel auf andere Gruppen zu übertragen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung, bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit fallen, welche den Wettbewerb umfasst, werden bei letzterem zugelassen.
2. Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht, und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.
3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle u. s. w. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnützung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens drei Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung, bezw. ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst. Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt, bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss. Ausgeschrieben werden hiedurch Preise für den achtjährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1887 bis 15. Juli 1895. Die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke, welche Preise erhalten sollen, müssen also ihrer Ausführung, bezw. ihrem Erscheinen nach in diesen Zeitabschnitt fallen. Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis 15. Juli 1895 postfrei an die geschäftsführende Verwaltung des Vereines in Berlin, S. W., Bahnhofstrasse 3, eingereicht werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Panka für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Station Panka der Linie Hlinoka—Berhometh der Bukowinaer Localbahnen wird am 15. April 1894 auch für den unbeschränkten Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 4. April 1894. [254]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des provisorischen Futtermittel-Tarifes vom 1. December 1893.

Am 1. Juli 1894 tritt der mit 1. December 1893 eingeführte provisorische Ausnahmetarif Heft 1 für die Beförderung von a) Mais, b) Kleie u. s. w., c) Malztreber und Schlempen, d) Malzkeime, sowie der dazu gehörige Tarifnachtrag I vom 1. Jänner 1894 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 1. April 1894. [255]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Aufhebung des temporären Ausnahmetarifes für Mais, Kleie etc.

Der vom 1. September 1893 bis auf Widerruf giltige temporäre Ausnahmetarif für die Beförderung von a) Mais, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; b) Eicheln, Futterbrod, Futtermehl etc. von Südwestrussland nach Norddeutschland tritt mit 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Wien, am 2. April 1894. [256]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien (Westbahnhof) — Melk — Krems — Wien (Franz Josef-Bahnhof) oder umgekehrt.

Vom 15. März 1894 bis auf Weiteres werden ab Wien Westbahnhof und Wien Franz Josef-Bahnhof combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht:

Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof) II. Classe Bahn, I. Platz Schiff 896 Heller = fl. 4·48 Bkn., III. Classe Bahn, II. Platz Schiff 478 Heller = fl. 2·39 Bkn.

Von Wien (Franz Josef-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof) II. Classe Bahn, I. Platz Schiff 896 Heller = fl. 4·48 Bkn., III. Classe Bahn, II. Platz Schiff 478 Heller = fl. 2·39 Bkn.

Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässiger Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Bahnstrecke Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof), beziehungsweise auf der Bahnstrecke Wien (Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine fünftägige Giltigkeit und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen, gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande, zu unterbrechen.

Ab 15. März bis incl. 5. Mai a. c. verkehrt das Localschiff ab Krems zu Berg jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 U. Früh, und ab Melk zu Thal jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 5 U. 30 M. Nachmittag. Ankunft in Krems um 7 U. 15 M. Abends.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Linz werden mit 29. April a. c. ab Wien und mit 1. Mai a. c. ab Linz eröffnet.

Ab 6. Mai a. c. finden tägliche Localschiffahrten zwischen Melk und Krems statt.

Wien, am 12. März 1894. [257]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.

Vom 21. März 1894 bis auf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Pressburger Passagierschiff um 4 U. Nachm. (nach dem 1. Mai um 5 U. Nachm.) und vom 1. April an auch per Postschiff (Canal, Weissgärber) um 7 U. Früh ab Schiffstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, beziehungsweise auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen.

Fahrpreise:

Von Wien-Weissgärber nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt 1. Platz Schiff, II. Cl. Bahn 570 Heller = fl. 2·85 Bkn., 2. Platz Schiff, III. Cl. Bahn 340 Heller = fl. 1·70 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

Von Wien-Weissgärber nach Hainburg und retour oder umgekehrt 1. Platz Schiff, II. Cl. Bahn 570 Heller = fl. 2·85 Bkn., 2. Platz Schiff, III. Cl. Bahn 340 Heller = fl. 1·70 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit.

Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg gestattet.

Wien, am 17. März 1894. [258]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
730	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**												
		Betheiligten Verwaltungen											
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg pro Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 u. für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung									
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Lemberg C. B.							
				Czernowitz	Przemyśl								
			Anlieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse, mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursachen der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen									
			Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894										
			Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1893										
			1809 kr.	1317 kr.				1452 kr.					
			762 kr.	600 kr.					600 kr.				
			1047 kr.	717 kr.					852 kr.				
			Im Kurtirungswege										
			Hiedurch werden zugleich die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, sub Post 2909, für die gleichen Relationen publicirten ermässigten Frachtsätze aufgehoben										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
731	Böhmischen Westbahn		A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen B. Zerlegte Holzbaracken bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens d) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) 5000 kg	Pilsen und umgekehrt	Beraun	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Beraun von der k. k. Strafanstalts-Verwaltung Pilsen ausgefertigt resp. unterfertigt und an das Sträflings-Detachement in Beraun adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe von dem genannten Detachement in Beraun als Aufgeber unterfertigt und an die k. k. Strafanstalts-Verwaltung Pilsen adressirt sein. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben sein, worin bestätigt ist, dass die aufgegebenen Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflingscolonie bei Beraun bestimmt sind, oder von dieser an die k. k. Strafanstalts-Verwaltung Pilsen zurückgehen.	Bis Ende November 1894	Localgütertarif	Verschieden	kr. 36·7 31·9 31·9 22·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
732	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bord-, Pflaster- und Saumsteine als Frachtgut	Březnitz Mirowitz Tochowitz	Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.), Teplitz	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 34·0 34·0 34·0		Im Kartirungswege		
733	Böhmischen Nordbahn		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche für den Neubau einer mechanischen Weberei in Warnsdorf bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December l. J. die im Ausnahmetarif 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Warnsdorf zur Anwendung. — Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	besondere Bemerkungen
734	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	Teigwaaren	Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof	Constantinopel, Salonich und Dedeagatsch via Triest seewärts	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, bei Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Wagen und c) mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr.-ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, Theil II — Heft 2 (für den Export aus Ungarn)	a) 2·35 b) 2·20 c) 2·12 ö. W. fl. Gold incl. Mgb. und Stener	a) 2·23 b) 2·13 c) 1·67 ö. W. fl. Gold	a) 0·12 b) 0·07 c) 0·45 ö. W. fl. Gold	Im Kartirungswege		
735	Südbahn-Gesellschaft		Mangan- und Eisenerz	Marein	Wien (Matzleinsdorf) trs.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen durch die Partei	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 67	Heller 48	Heller 19	Im Kartirungswege		
					Gr.-Nensiedl trs.				62	48	14			
736	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Oesterr. Lloyd	Möbel und Möbelbestandtheile	Ernsdorf	gelangen im Oesterr.-ungar. Levanteverkehre über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894 die in diesem Verkehre für Bielitz bestehenden directen Frachtsätze zur Anwendung									
737	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dünger der Posit. D — 15 laut Güter-Classification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Slatinan (Oe.N.W.B.)	Jičinoves	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	Kreuzer 33·3		Im Kartirungswege		
					Kopidlno					Kreuzer 35·8				
738	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	a) Rübe; b) Rübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle; c) Saturationsschlamm	Wolframitzkirchen	Grossbach-Schönau (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	Kreuzer a) 14·9 b) 14·3 c) 13·7		Im Kartirungswege	Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
				Schönwald-Frain						16·3	15·3	14·7		
				Gröschelmanth						17·5	16·1	15·5		
				Mähr.-Budwitz						18·7	17·0	16·4		
				Jarmeritz						19·5	17·7	17·1		
				Kojetitz						20·2	18·3	17·7		
				Startsch-Trebitsch						20·8	18·9	18·3		
				Okříško (St.E.G.)						21·4	19·5	18·9		
				oder vice-versa										
739	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen												

Elbeumschlagsverkehr.

Die im Rückvergütungs-Ausnahmetarif Nr. 10 auf Seite 184 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Belgien oder Holland, beziehungsweise bis Mannheim, respective zu den Rhein-/Main-Umschlagsstationen per Bahn, und ab dort per Rheinronte nach Belgien oder Holland weiterbefördert werden.

Fortlaufende Nr.	740	741	742
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr. Nordwestbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mehl und Mahlproducte (Position 4-M lant Tnrifttheil I vom 1. Jänner 1893)	Schotter nns Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mahlproducte aus Getreide
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	S m i ř i t z	Nizankowice / Nowe miasto	W e i z
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Nach Stationen der Strecken: a) Nimbnrg—Tetschen, b) Nimburg—Jnngbunzlau, c) Lissa—Prag nnd d) Tnrnau bis Seidenberg / Sämmtlichen Stationen der österreichischen Nordwestbnbn nnd Südnorddsntschen Verbindnngsbahu und darüber hiuane	O l e s z y c e	Gleisdorf
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen / Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagens. Die Sendnngen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirksstrassenbnten bestimmt sein und demzufolge nnter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde als Frachtgut zur Beförderung gelangen. Das Anf- und Abladen der Sendnngen haben die Absender, bezw. Empfänger anf eigene Kosten zu bewirken	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Das Anfladen dieser Transporte in Smiřitz muss anf Kosten uud dnrch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen		
	Bis auf Widerrnf, jedoch längetens bis Ende December 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. August 1883	Localtarif	Localtnrif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	V e r s c h i e d e n	13 / 14 / kr.	Classe A 11·6 kr. / Ausnahmetarif IX/a 10 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	V e r s c h i e d e n	11 / 11 / kr.	8 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	15 (fünfzehn) percentigen Nachlass von den officiellen Frachtsätzeu dee Specialtarifes 1 / Auflasenng des Znschlages zn den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	2 / 3 / kr.	2 kr. / 3·6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege / Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der nnf den Contrahenten als alleinigen Anfgeber lantenden, babnämtlich beglaubigten Dnplicat-Frnchtbriefe, welche bei der Vorlage den Rückvergütungestempel nicht tragen dürfen		
Besondere Bemerkungen	Die Refactieansprüche sind längstens bis Ende Febrnar 1895 geltend zn machen		

| Fortlaufende Nr. | | |

745

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

a) Saat-Getreide der Pos. G—13 und
b) Saat-Kartoffel der Pos. K—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg							
				den Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	den Stationen der Kolomeaer Localbahnen	den Stationen der Bukowinaer Localbahnen										
			Bezug als Fruchtgut durch Landwirthe des Königreiches Galizien oder durch behördlich genehmigte galizische landwirthschaftliche Vereine, Casinos etc. für ihre Landwirthschaft betreibenden Mitglieder zum Zwecke des Aussäens im eigenen Wirthschaftsbetriebe, mit der Beschränkung auf ein Maximalquantum von 300 kg an Saat-Getreide und 600 kg an Saat-Kartoffeln pro Landwirth, bezw. Landwirthschaft betreibendes Vereins- etc. Mitglied und Dauer der Frachtbegünstigung. Der Bezug jeder derartigen Sendung ist, wenn derselbe von einem Landwirthe selbst erfolgt, auf Grund eines nach dem unten angefügten Formulare A ausgefertigten Bestellscheines zu bewirken; erfolgt dagegen der Bezug durch einen der vorangedeuteten Vereine etc., so ist hiezu ein nach dem gleichfalls unten angefügten Formulare B verfasster Cumulativ-Bestellschein beizubringen. Sowohl die Bestellscheine, wie auch die Cumulativ-Bestellscheine, müssen in allen ihren Theilen genauestens ausgefüllt und mit der vorgeschriebenen Bestätigung, zu deren Fertigung die k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaften in Krakau und Lemberg berufen sind, versehen sein, und bei Aufgabe der damit zum Bezuge gelangenden Sendungen den betreffenden Frachtbriefen, auf welchen in Uebereinstimmung mit den Bestellscheinen der bestellende Landwirth, bezw. der bestellende Verein etc. als Empfänger zu figuriren hat, angeheftet werden. Die Aussteller dieser Bestellscheine haften für die genaue Einhaltung der darin eingegangenen Verpflichtung und verfallen bei constatirter missbräuchlicher Ausnützung der Frachtbegünstigung den im § 53 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements niedergelegten Strafbestimmungen. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern				Bis auf Weiteres, längstens bis 15. Juli 1894											
			Localtarif													
			Classe A													
			Specialtarif 3													
a			0·4 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer													
b			0·2 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer, plus 2 kr. Manipulations-Gebühr pro 100 kg		0·7 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer	0·2 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer, plus 2 kr. Manipulations-Gebühr pro 100 kg										
			Verschieden													
			Im Kartirungswege													

(Formulare **A** für den Bestellschein und Formulare **B** für den Cumulativ-Bestellschein folgen unten)

Bestellschein.

Formulare A.

Der gefertigte {Grnndbesitzer / Grnndpächter} (Vor- und Znname) . . . . . in . . . . . polit. Bezirk . . . . . in Galizien, bestellt hiemit bei der Firma . . . . . in . . . . . an {Saat-Getreide . . . . . kg, / Saat-Kartoffeln . . . . . kg,} für deren Transport er auf den Linien der k. k. österr. Staats- nnd vom Staate betriebenen Privatbahnen ab der Station . . . . . bis znr Station . . . . . die seitens der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen diesfalls bewilligte Frachtermässigung anspricht nnd verpflichtet sich daher anch gleichzeitig, das obige Quantum {Saat-Getreide / Saat-Kartoffel} an Nichtlandwirthe, insbesondere an Frnchthändler, Müller, Agenten, Speditenre u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abzntreten, sondern ausschliesslich nur znr Anssaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe zn verwenden.

(Ort nnd Datum der Ansstellnng) . . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

Die unterzeichnete k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das hiednrch bestellte Qnantnm {Saat-Getreide / Saat-Kartoffel} dem wirklichen Bedarfe des Bestellers nach dem Umfang nnd den Cnlturverhältnissen {seines Grnndbesitzes . . . . . / der von ihm gepachteten Grundflächen . .} angemessen ist.

Krakau, / Lemberg, am . . . . . 1894.

Die k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . :

(L. S.)

Unterschrift.

Cumulativ-Bestellschein.

Formulare B.

D . . . landwirthschaftliche Verein, Casino etc. (Name) . . . . . mit dem Sitze in . . . . . politischer Bezirk . . . . . in Galizien bestellt hiemit bei der Firma . . . . . in . . . . . an {Saat-Getreide ein Qnantum von . . . . . kg / Saat-Kartoffel ein Quantnm von . . . . . kg} für seine nachstehend verzeichneten, Landwirthschaft betreibenden Mitglieder znm Zwecke der Anssaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe derselben, nnd zwar für:

Vor- nnd Zuname des Vereins-, Casino- etc. Mitgliedes	Wohnort	Politischer Bezirk	Saat- Getreide (Kilogramm)	Saat- Kartoffel (Kilogramm)
		Zusammen		

Für den Transport {dieses Saat-Getreides / dieser Saat-Kartoffel} wird anf den Linien der k. k. österr. Staats- nnd vom Staate betriebenen Privatbahnen ab der Station . . . . . bis znr Station . . . . . die seitens der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen diesfalls bewilligte Frachtermässigung angesprochen nnd übernimmt daher d . . . . gefertigte Verein, Casino etc. namens seiner vorbenannten Mitglieder anch die Haftnng, dass {das / die} anf Grund dieser Cnmnlativ-Bestellnng {bezogene Saat-Getreide / „ Saat-Kartoffeln} an Nichtlandwirthe, insbesonders an Frnchthändler, Müller, Agenten, Speditenre u. s. w. weder entgeltlich noch nnentgeltlich abgetreten, sondern znr Gänze nnr dem oben angegebenen Zwecke zngeführt {wird. / werden.}

. . . . . am . . . . . 1894.

Name des Vereines, etc.

(L. S.)

Unterschrift.

Die unterzeichnete k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass der bestellende landwirthschaftliche Verein, Casino, etc. behördlich genehmigt ist nnd dass weiters das obige Quantum {Saat-Getreide / Saat-Kartoffel} dem wirklichen Bedarfe der vorstehend angeführten Grnndbesitzer nach dem Umfange nnd den Cnltnrverhältnissen ihrer Grnndbesitze angemessen ist.

Krakau, / Lemberg, am . . . . . 1894.

Die k. k. galizische Landwirthschafts-Gesellschaft in . . . . . :

(L. S.)

Unterschrift.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
746	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen aus Pos. II—20 des Tarif-Theiles I	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen, sowie der Linie Znozka—Nowosielitza		Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Einhaltnng der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze des Ansnahmetarifes I	Verschieden	Im Kartirungswege		Insofarne sich rücksichtlich der nicht aus Eichenholz gefertigten Schwellen die Fracht nach Classe C bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen billiger stellt, kommt diese Berechnungsweise zur Anwendung

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

In der Station Pilsen der k. k. priv. Böhm. Westbahn erliegen diverse alte Materialien, welche zum Verkaufe an den Bestbietenden bestimmt sind, und zwar:

Schienenbruch, altes Kupfer, Messing, Rothgussmetall, Eisenblech, Gusseisen, Schalengussräder, Herzstücke, Tyres, Achsen, Radsterne, Stahlfederblätter, Gussstahl von Volutfedern, Zerreneisen, diverse Metallspäne, diverse Abfälle und Petroleum-Barrels.

Ueber die Menge der einzelnen Sorten und deren Lagerungsplatz, sowie über die sonstigen Verkaufsmodalitäten ertheilt die Betriebs-Direction in Prag (Bahnhof Smichow), die Central-Direction in Wien, Stadt, Elisabethstrasse Nr. 9, schliessauch das Material-Depot in Pilsen nähere Auskunft und es können an den genannten Stellen die zur Offertstellung zu benützenden Offert-Formularien und Bedingnisse behoben werden.

Die schriftlichen, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehenen Offerten sind von Aussen mit der Bezeichnung:

„Offerte für den Ankauf von Alt-Materialien"

zu überschreiben und nebst dem aus dem Offertwerthe resultirenden 10percentigen in einem abgesonderten Couverte an die Directionscassa in Prag abzugehenden Vadium bei der Betriebs-Direction in Prag (Bahnhof Smichow) bis zum 12. April l. J. einzureichen.

Offerte ohne Erlag des Vadiums werden nicht berücksichtigt.

Prag, am 30. März 1894.

Die Betriebs-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Nachtrag VIII vom 30. März 1894 zum Gebührentarife vom 1. März 1890

für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Franzensbrückenstrasse

der

Ersten österreichischen Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

An Stelle und unter Aufhebung der im allgemeinen Theile des Gebührentarifes vom 1. März 1890 ad Zufuhr-Gebührentarif sub b enthaltenen Gebühr für die Zufuhr einzelner Colli oder kleiner Wagenpartien treten am 20. April 1894 nachfolgende Tarifsätze in Kraft:

	per 100 kg
Für Zustreifungen von oder nach dem I., II. und III. Wiener Gemeindebezirke	20 kr.
Für Zustreifungen von oder nach dem IV. bis inclus. X. Wiener Gemeindebezirke	30 kr.
Für Zustreifungen von oder nach dem XI., XIV. und XVI. Wiener Gemeindebezirke	40 kr.
Für Zustreifungen von oder nach Meidling, Gaudenzdorf, Hietzing, Penzing, Breitensee, Hernals, Dornbach, Währing, Weinhaus, Gersthof, Döbling, Heiligenstadt	50 kr.

Die Zufuhr einzelner Colli findet nur nach Massgabe des im Lagerhause jeweils zur Verfügung stehenden Fuhrwerkes statt.

Express- oder Extrafuhren werden je nach Massgabe der dafür aufgewendeten Zeit per halbe oder ganze Tagfahrt mit ö. W. fl. 5.— resp. ö. W. fl. 8.— berechnet.

Erste österreichische Actien-Gesellschaft
für öffentliche Lagerhäuser.

Verlag von Wilhelm Engelmann in Leipzig.

Soeben erschienen:

Fortschritte der Ingenieurwissenschaften.

II. Gruppe, Heft 2 und 3:

Seekanäle. Strommündungen. Seehäfen.

Als Ergänzung des III. Bandes des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften. 3. Abtlg.

bearbeitet von

Ludwig Franzius, Oberbaudirector in Bremen,
Georg Franzius, Geh. Marine-Baurat, Hafen-Baudirecter in Kiel,
Rudolf Rudloff, Hafenbau-Inspector in Bremerhaven.

Mit 42 Textfiguren und 5 Zeichnungstafeln.

Lex. 8. Preis Mk. 6.—.

Die eisernen Stemmthore der Schiffsschleusen.

Von

Theodor Landsberg

Professor an der Technischen Hochschule in Darmstadt.

Mit 169 Textfiguren.

Lex. 8. Preis Mk. 5.—. (418)

Früher erschien:

Fortschritte der Ingenieurwissenschaften.

II. Gruppe, 1. Heft:

Fortschritte im Meliorationswesen.

Bearbeitet von

August Hess

Baurat a. D. in Hannover, Mitglied der permanenten internationalen Kommission für Landwirthschaft.

Mit 20 Textfiguren und 2 Zeichnungstafeln.

Lex. 8. Preis Mk. 4.—.

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.

Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.

Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.

Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.

Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.

Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.

Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W., Friedrichstrasse 78.	BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C., Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien.

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.

Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.

Internationale Spcditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.

Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung

BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.

Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Commercielle Agentur nnd Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.

Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.

Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest. Finme, Triest, Constantinopol, Dédéagh, Bucarest, Saloniqne, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.

Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.

General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.

General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).

Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.

Grosse Getreidespeicher nnd Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig und Bodenbach.**

Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.

Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.

Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,

Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.

Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingnngen.

Sammelladungsverkehr nach Süd-Rnssland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 7. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1894 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Ausführungs-Verordnung der Ministerien des Handels und der Justiz vom 29. März 1894 zu Artikel III des Gesetzes vom 4. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 50*), betreffend die den Anlehen und Rechtsurkunden der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einzuräumenden staatlichen Begünstigungen.

Seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien werden Rechtsurkunden in der Weise unterzeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Commission für Verkehrsanlagen in Wien" der Vorsitzende dieser Commission, als welcher der k. k. Handelsminister oder der von demselben bestimmte Stellvertreter fungirt, seinen Namen unterfertigt.

In Ansehung solcher Namens der genannten Commission beigesetzten Unterschriften ist im Sinne des Artikels III des Gesetzes vom 4. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 50, die zur grundbücherlichen Einverleibung sonst gesetzlich erforderliche Beglaubigung entbehrlich.

Wurmbrand m. p. **Schönborn** m. p.

Verordnung des Gesammtministeriums vom 31. März 1894**), betreffend die Zollbehandlung russischer Provenienzen bei der Einfuhr in das österreichisch-ungarische Zollgebiet.

Auf Grund des Gesetzes vom 19. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 49, und der mit der kaiserlich russischen Regierung getroffenen Vereinbarung wird im Einvernehmen mit den betheiligten königlich ungarischen Ministerien verordnet, dass russische Provenienzen bei der Einfuhr in das österreichisch-ungarische Zollgebiet bis auf Weiteres meistbegünstigt zu behandeln sind.

Diese Verordnung tritt am 2. April 1894 in Kraft.

Windisch-Grätz m. p. **Falkenhayn** m. p. **Welsersheimb** m. p.
Bacquehem m. p. **Schönborn** m. p. **Wurmbrand** m. p.
Madeyski m. p. **Plener** m. p. **Jaworski** m. p.

Circular-Erlass des Handelsministers an sämmtliche Handels- und Gewerbekammern.

Unter Bezugnahme auf die in dem heute zur Ausgabe gelangten Stücke des Reichsgesetzblattes verlautbarte Verordnung des Gesammtministeriums, betreffend die Zollbehandlung russischer Provenienzen setze ich die geehrte Kammer in Kenntniss, dass die diesseitigen Provenienzen in Russland ebenfalls auf dem Fusse der Meistbegünstigung behandelt werden und dass auf unseren dahin gerichteten Export daher die russischen Conventionalzölle aus den Handelsverträgen Russlands mit dem Deutschen Reiche und mit Frankreich Anwendung finden.

Zu diesem Behufe werden die kaiserlich russischen Zollstellen zuständigerseits mit Weisungen versehen. Ich lade die geehrte Kammer ein, hievon die betheiligten Kreise unverzüglich zu benachrichtigen.

Wien, am 1. April 1894.

*) Enthalten in dem am 1. April 1894 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 60.
**) Enthalten in dem am 1. April 1894 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 61.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1894

und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate Februar 1894 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Februar 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 8,351.553 Personen und 7,959.016 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 23,671.469 fl. erzielt, das ist per Kilometer 825 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7,636.395 Personen und 7,958.142 t Güter, 23,433.992 fl., oder per Kilometer 837 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4 pCt.

In der zweimonatlichen Betriebsperiode des Jahres 1894 wurden auf dem österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetze 16,779.681 Personen und 16,215.844 t Güter, gegen 14,973.726 Personen und 15,174.538 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 46,967.914 fl., im Vorjahre auf 44,325.967 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 28.694 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.003 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 1637 fl., gegen 1583 fl. im Vorjahre, das ist um 54 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 9822 fl., gegen 9498 fl. im Vorjahre, das ist um 324 fl., mithin um 3·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1. Wiener Verbindungsbahn	76.602
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	46.200
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	28.374
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.618
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	20.712
6. Leoben-Vordernberger Bahn	19.860
7. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	19.788
8. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.574
9. Localbahn Swolenowes-Smečna	17.340
10. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	16.734
11. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.296
12. Böhmische Westbahn	16.194
13. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	15.489
14. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.294
15. Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.448
16. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.118
17. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12.864
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.822
19. Böhmische Nordbahn	11.160
20. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.782
21. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	10.382
22. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	9.738
23. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.618
24. Stauding-Stramberger Localbahn	9.450
25. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.444
26. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.414
27. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.204
28. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9.060
29. Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.430
30. Kuttenberger Localbahn	7.806
31. Neutitscheiner Localbahn	7.638
32. Bozen-Meraner Bahn	7.116
33. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.086
34. Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.056
35. Brünner Localbahn (Dampftramway)	6 882
36. Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.582
37. Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.258
38. Mährisch-schlesische Centralbahn	5.928
39. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	5.904
40. Eisenbahn Wien-Aspang	5.850
41. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	5.418
42. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	5.418
43. Unterkrainer Bahnen	5.316
44. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5.298
45. Localbahn Petroszény-Lupény	5.166
46. Gölnitzthalbahn	5.136
47. Localbahn Dolina-Wygoda	4.740
48. Budapester Localbahnen	4.494
49. Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.182
50. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.140
51. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.074
52. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	3.876
53. Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.720
54. Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3.654
55. Kolomeaer Localbahnen	3.546
56. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.294
57. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	3.264
58. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.114
59. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.072
60. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	3.066
61. Poprádthalbahn	3.046
62. Localbahn Zsebely-Csakovár	3.000
63. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	2.946
64. Localbahn Mösel-Hüttenberg	2.940
65. Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.898
66. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2.862
67. Terret-Kowácznaer Localbahn	2.850
68. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.844
69. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	2.808
70. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.796
71. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.676
72. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.556
73. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.508
74. Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.448
75. Torontaler Localbahnen	2.448
76. Háromszéker Localbahnen	2.406
77. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.400
78. Kremsthalbahn	2.346
79. Localbahn Laibach-Stein	2.208
80. Böhmische Commercialbahnen	2.202
81. Localbahn Eperies-Bartfeld	2.106
82. Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.106
83. Mühlkreisbahn	2.046

84.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	1.980
85.	Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	1.980
86.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.938
87.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	1.932
88.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.914
89.	Zagorianer Bahn	1.872
90.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.866
91.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.866
92.	Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	1.854
93.	Számosthalbahn	1.836
94.	Localbahn Asch-Rossbach	1.830
95.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.830
96.	Steyrthalbahn	1.824
97.	Mährische Westbahn	1.722
98.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.716
99.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.716
100.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.692
101.	Bihárer Vicinalbahnen	1.656
102.	Muranythalbahn	1.650
103.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.650
104.	Szilágysager Eisenbahn	1.512
105.	Welser Localbahnen	1.500
106.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	1.498
107.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.482
108.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.482
109.	Löcsethalbahn	1.482
110.	Székler Eisenbahn	1.458
111.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.416
112.	Matraer Vicinalbahnen	1.392
113.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.368
114.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.350
115.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomási	1.326
116.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.302
117.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.296
118.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.266
119.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.266
120.	Békéser Comitatsbahnen	1.248
121.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.200
122.	Slavonische Localbahn (Strecke Essegg-Našic)	1.200
123.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.200
124.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.170
125.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.158
126.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.140
127.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.122
128.	Localbahn Kaschau-Torna	1.100
129.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.068
130.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.032
131.	Békes-Csánader Localbahn	1.022
132.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	960
133.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	828
134.	Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	780
135.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	768
136.	Felek-Fogaroser Localbahn	750
137.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	624
138.	Borossebes-Menyházer Localbahn	444
139.	Localbahn Warasdin-Golubovec	420
140.	Taraczthalbahn	372

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Eisenbahn Vinkovce-Broska	125·9
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	120·4
Taraczthalbahn	113·8
Kolomeaer Localbahnen	87·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	85·2
Localbahn Petroszény Lupény	74·6
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	69·6
Matraer Vicinalbahnen	66·9
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	63·9
Haromszéker Localbahnen	61·0
Torontaler Localbahnen	60·6
Localbahn Kaschau-Torna	54·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	53·1
Localbahn Terret Kowaszna	51·7
Székler Eisenbahn	50·9
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	50·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	48·8
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	48·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	47·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	47·6
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	47·0
Gölnitzthalbahn	46·6
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	45·6
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	42·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	41·8
Mezötur-Turkever Eisenbahn	41·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	41·6
Budapester Localbahnen	40·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	38·1
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	36·8
Szilágysager Eisenbahn	36·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	35·4
Békéser Comitatsbahnen	33·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	31·8
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	30·6
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	28·2
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	24·5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	24·2
Löcsethalbahn	23·5
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	23·4
Localbahn Laibach-Stein	22·7
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	22·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	21·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	21·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	21·5
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	21·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	21·3
Bihárer Vicinalbahnen	21·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	19·8
Haraszti-Ráczkever Localbahn	19·0
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	18·3
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	17·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	17·1
Bozen-Meraner Bahn	16·3
Holicz-Gödinger Localbahn	16·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	15·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	15·2
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14·8
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	14·6
Steyrthalbahn	14·3

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	14·2
Neutitscheiner Localbahn	13·1
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	12·4
Localbahn Asch-Rossbach	12·1
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	12·1
Localbahn Warasdin-Golubovec	12·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	12·0
Eisenbahn Wien-Aspang	11·3
Brünner Localbahn (Dampftramway)	10·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	9·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·0
Poprádthalbahn	7·4
Böhmische Commercialbahnen	7·3
Localbahn Dolina-Wygoda	7·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	5·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	5·2
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	4·8
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·0
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	3·0
Localbahn Reichenberg-Gablonz	2·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·8
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	2·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	2·4
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	2·1
Böhmische Nordbahn	2·0
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·3
Localbahn Swolenowes-Smečna	0·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·2

Die Felek-Fogaraser Localbahn weist keine Differenz des kilometrischen Ergebnisses gegenüber dem Jahre 1893 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1894 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·3
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	0·6
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	0·9
Mährisch-schlesische Centralbahn	1·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	1·7
Stauding-Stramberger Localbahn	1·8
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	2·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	2·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·0
Böhmische Westbahn	4·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	4·6
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·7
Számosthalbahn	5·8
Wiener Verbindungsbahn	5·8
Fünfkirchen-Barcser Bahn	7·2
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	7·3
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	7·7
Zagorianer Bahn	7·7
Mühlkreisbahn	10·0
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	10·0
Kuttenberger Localbahn	10·4
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	10·5
Mährische Westbahn	10·9
Welser Localbahn	11·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	11·8
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	12·8
Kremsthalbahn	13·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	17·4
Localbahn Mösel-Hüttenberg	19·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	23·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	25·2
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	33·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Februar 1894 trotz der geringeren Gesammtverfrachtung gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Sowohl die Zunahme des Personenverkehres, als auch die Abnahme des Güterverkehres, welch letztere hauptsächlich durch den Ausfall in der Kohlenfrequenz verursacht wurde, liegen in den milderen Witterungsverhältnissen des Monates Februar l. J. gegen das Vorjahr.

Böhmische Westbahn. Im Monate Februar 1894 stellt sich gegenüber dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates 1893 eine Mindereinnahme von fl. 2645 heraus.

Der Personenverkehr hat um 2719 Personen zugenommen.

Im Gütertransporte ergab sich im Allgemeinen eine Minderverfrachtung von 5176 t.

Von dem einzelnen Artikel „Kohle“ wurden um 10.690 t weniger verfrachtet.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1112, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 11.788, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 12.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2446, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 29.846, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 27.400 ergeben.

Die Mindereinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch ermittelt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Für den Monat Februar 1894 ergibt sich auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 89.950 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 79.775 und im Güterver-

kehre eine Mehrbeförderung von 57.465 t mit einer Mehreinnahme von fl. 406.596.

Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 486.371, d. i. 9·7 pCt.

Von der im Personenverkehre ausgewiesenen Mehrfrequenz von 89.950 Personen entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 59.696 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 62.005 und auf die östlichen Staatsbahnen 30.254 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 17.770.

Die Mehrfrequenz und Mehreinnahme im Personenverkehre ist vorwiegend den aussergewöhnlich günstigen Witterungsverhältnissen zuzuschreiben.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 57.465 t vertheilt sich mit 4935 t auf die westlichen Staatsbahnen und mit 52.530 t auf die östlichen Staatsbahnen, und ist gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Gesammt-Verkehrssteigerung von 1·9 pCt. zu constatiren.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre von fl. 406.596 vertheilt sich mit fl. 72.667 auf die westlichen Staatsbahnen und mit fl. 333.929 auf die östlichen Staatsbahnen, und resultirt somit eine Einnahmensteigerung von 9·9 pCt.

Auch im Monate Februar 1894 ist die Steigerung in der Einnahme gegenüber jener, in der Beförderung bedeutend höher (+ 8 pCt.), und ergibt sich dies insbesondere aus dem lebhafteren Verkehr von Cerealien nach dem Auslande, bei welchem auf den östlichen Linien noch im Monate Februar l. J. eine wesentliche Steigerung der Getreidetransporte aus Russland und Rumänien via Podwołoczyska und Nowosielitza, bezw. Suczawa zu constatiren ist, während der Cerealienverkehr nach dem westlichen Auslande eine mässige Abschwächung gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erfuhr, welche jedoch durch eine gesteigerte Ausfuhr von Heu und Stroh, sowie Obst und Gemüse vollständig paralysirt erscheint.

Ausserdem war auch im Monate Februar l. l. der Verkehr mit höher tarifirten Gütern bedeutend lebhafter, als im gleichen Monate des Vorjahres.

Für die ersten zwei Monate des Jahres 1894 resultirt auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 222.075 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 210.897 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 286.696 t mit einer Mehreinnahme von fl. 1,246.500.

Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 1,457.397, d. i. 14·9 pCt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Die Mehreinnahmen beider Linien dieser Bahn betragen pro Februar 1894 im Güterverkehre fl. 59.146. Dieselben resultiren aus dem lebhaften Cerealienverkehre aus Rumänien und Russland via Suczawa, bezw. Nowosielitza, sowie aus dem lebhafteren Verkehre mit den anschliessenden Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen.

Bukowinaer Localbahnen.

Auf diesen Localbahnen ist eine Mehreinnahme von fl. 18.404 zu verzeichnen, welche Mehreinnahme einerseits dem in diesem Jahre ungestörten Betriebe, andererseits der Mehrverfrachtung von Getreide und Holz zuzuschreiben ist.

Kolomeaer Localbahnen.

Dieselben weisen im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 2615 t auf, die vorwiegend auf den Verkehr in Getreide, dann Schienen, Cement und Materialien für den Bau der Linie Stanislau—Woronienka zurückzuführen ist. Die Mehreinnahme dieser Linie beträgt im Ganzen fl. 4228.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt resultirt pro Februar 1894 eine Mehrfrequenz von 136.796 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 92.529 und eine Mehrbeförderung von 112.634 t mit einer Mehreinnahme von fl. 522.186, so dass sich ein Gesammteinnahmenplus von fl. 614.715, d. i. 10·2 pCt. ergibt.

Für die ersten zwei Monate des Jahres 1894 resultirt auf den vorbezeichneten Bahnen eine Mehrfrequenz von 420.002 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 242.406 und eine Mehrbeförderung von 400.819 t mit einer Mehreinahme von fl. 1,481.357 und ergibt sich somit eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 1,723.763, d. i. 16·5 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt pro Februar 1894 die Frequenz 4710 Personen und 7935 t mit einer Einnahme von fl. 1521, bezw. fl. 8200 in Summa fl. 9721 gegen fl. 9551 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 25.957 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 21.990 gegenübersteht.

Dagegen ergab der Güterverkehr, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte um 43.674 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 239.481 sich verringerten.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachbenannten Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . .	um	26.785·7 t
„ Holz aller Art	„	5.981·4 „
„ Steinen aller Art . . .	„	4.803·3 „
„ Ziegeln	„	2.099·9 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen bei Mehl und Mahlproducten um 150·9 t, bei Zucker, raffinirt, um 300·1 und bei Kohlen um 63.611·4 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 4878 Personen zu, die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1769.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 2765 t, dagegen eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 2591.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 362 Personen und das Erträgniss um fl. 220 ab; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 2161 t und des Erträgnisses um fl. 3247 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Februar 1894 gegenüber der gleichen Periode 1893 erzielte Mehreinnahme pro fl. 40.036 ist hauptsächlich Getreide-, Erz- und Schweinetransporten zuzuschreiben.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Februar 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 5912 = 7·81 pCt. geringer

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1894	1893	Im Monate Februar 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.984	6.958	1,952.971	1,559.204	984.978	4,514.495	5,499.473	787	5,013.102	720	+ 9·3	6.984	6.958
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	63.903	50.090	52.595	177.634	230.229	866	194.784	732	+ 18·3	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	22.068	38.030	15.046	59.860	74.906	832	48.793	542	+ 53·5	90	90
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	32.773	18.193	7.069	23.616	30.685	323	29.953	315	+ 2·5	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	13.448	7.658	1.428	6.852	8.280	487	8.313	489	— 0·4	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.797	4.947	601	1.603	2.204	147	2.059	137	+ 7·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Vereinigte Linien	176	176	12.100	24.613	5.368	39.455	44.823	255	26.419	150	+ 70·0	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.332	. . . .	3.457	3.457	432	3.319	415	+ 4·1	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.146	2.380	1.170	4.831	6.001	300	4.550	228	+ 31·6	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.729	1.952	1.505	3.169	4.674	120	2.870	74	+ 62·2	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.115	2.755	1.118	2.594	3.712	247	2.887	192	+ 28·6	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.134	11.067	647	9.235	9.882	299	5.654	171	+ 74·9	33	33
Laibach-Stein	24	24	5.900	1.951	1.950	2.525	4.475	186	3.614	151	+ 23·2	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	12.122	7.129	7.041	10.615	17.656	198	19.499	219	— 9·6	89	89
Mährische Westbahn	90	90	7.567	5.699	2.259	9.831	12.090	134	13.422	149	— 10·1	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.806	4.255	181	1.064	1.245	249	1.660	332	— 25·0	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.948	2.127	203	1.609	1.812	107	780	46	+ 132·6	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.279	883	447	881	1.328	133	1.283	128	+ 3·9	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	4.946	1.407	1.440	2.164	3.604	113	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	72	. . .	13.135	10.492	5 046	25.280	30.326	421	. . . .	. . .	. . .	72	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.726	974	588	977	1.565	142	1.056	96	+ 47·9	11	11
Welser Localbahn	53	28	14.434	2.180	3.854	2.666	6.520	123	4.041	144	— 14·6	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.961	22.544	1.148	8.300	9.448	556	9.334	549	+ 1·3	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	.	7.122	819	1.611	1.178	2.789	100	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.628	31 544	181	9.372	9.553	1.194	8.630	1.079	+ 10·7	8	8
II K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.648	7.507	417	5.290	5.707	238	6.013	251	— 5·2	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	598	4.371	72	1.911	1.983	397	2 364	473	— 16·1	5	
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	126.474	614.335	23.511	378.989	402.500	3.985	389.490	3.856	+ 3·3	101	10
Böhmische Nordbahn	320	320	137.951	134.307	55.441	237.064	292.505	914	291.657	911	+ 0·3	320	32
Böhmische Westbahn	207	200	52.711	144.880	43.280	225.447	268.727	1.298	271.372	1.357	— 4·3	207	20
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	41.230	175.370	22.027	219.482	241.509	1 298	254.409	1.368	— 5·1	186	18
Linie Lit. B	236	236	72.504	237.576	30.013	355.150	385.163	1.632	412.563	1.748	— 6·6	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	25.365	56.148	10.095	113.317	123.412	1.356	135.522	1.489	— 8·9	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	536.315	770.425	320.622	1,882.037	2,202.659	2.126	2,420.150	2.336	— 9·0	1.036	1.03
Localbahnen	259	259	55.152	24.783	12.739	20.579	33.318	129	34.140	132	— 2·3	259	25
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	31.570	78.972	13.932	154.614	168.546	2.634	158.693	2.480	+ 6·2	64	6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.950	40.762	1.361	22.487	23.848	1.590	21.406	1.427	+ 11·4	15	1
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	39.861	35.724	16.057	53.712	69.769	453	75.681	491	— 7·7	154	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	195.057	202.313	119.298	516.726	636.024	1.013	679.427	1·082	— 6·4	628	62
Ergänzungsnetz	308	308	93.068	226.446	48.783	358.047	406.830	1.321	461.737	1.499	— 11·9	308	30
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	348.300	614.301	299.539	1,492.752	1,792.291	1.312	1,783.781	1.306	+ 0·5	1.366	1.36

Vom 1. Jänner bis Februar 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
rsonen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
nzahl	Tonnen												
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen:
071.287	3,166.668	2,222.511	8,972.404	11,194.915	1.603	2,011.614	7,725.904	9,737.518	1.399	+ 14·6	9.618	8.394	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
32.406	98.139	111.764	346.343	458.107	1.722	105.779	272.052	377.831	1.420	+ 21·3	10.332	8.520	Lemb.-Czern. Jassy E. Lemberg-Czernowitz Czernowitz-Suczawa
46.142	69.887	32.232	113.795	146.027	1.623	27.861	58.300	86.161	957	+ 69·6	9.738	5.742	Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich Hohenstadt-Zöptau
65.037	37.662	14.403	47.012	61.415	646	13.888	48.075	61.963	652	— 0·9	3.876	3.912	
27.241	16 050	3.100	13.636	16.736	984	2.669	14.167	16.836	990	— 0·6	5.904	5.940	
													Localbahnen:
9.617	10.424	1.142	3.430	4.572	305	909	3.166	4.075	272	+ 12·1	1.830	1.632	Asch-Rossbach
25.368	46.887	11.202	72.802	84.004	477	10.593	45.163	55.756	317	+ 50·5	2.862	1.902	Bukowinaer Localb.: Vereinigte Linien
. . .	8.523	. . . .	6.317	6.317	790	. . . .	5.892	5.892	737	+ 7·2	4.740	4.422	Dolina-Wygoda
8 246	5.188	2.308	11.484	13.792	690	2.408	6.018	8.426	421	+ 63·9	4.140	2.526	Fehring-Fürstenfeld
15.257	3.794	2,932	5.841	8.773	225	2.869	2.849	5.718	147	+ 53·1	1.350	882	Fürstenfeld-Hartberg
8.056	5.075	2.230	5.018	7.248	483	2.182	2.723	4.905	327	+ 47·7	2.898	1.962	Gleisdorf-Weiz
6.836	24.518	1.431	18.077	19.508	591	1.288	9.155	10·443	316	+ 87·0	3·546	1.896	Kolomeaer Localbahnen
13.710	4.242	3.937	4.856	8.843	368	3.797	3.400	7.197	300	+ 22·7	2.208	1.800	Laibach-Stein
24.627	16.246	14.676	22.517	37.193	418	15.676	24.464	40.140	451	— 7·3	2.508	2.706	Lemberg-Belzec
15.648	12.230	4.603	21.246	25.849	287	4.540	24.415	28.955	322	— 10·9	1.722	1.932	Mährische Westbahn
3.529	8.397	353	2.099	2.452	490	368	2.687	3.055	611	— 19 8	2.940	3.666	Mösel-Hüttenberg
3.310	3.915	369	3.037	3.406	200	386	1.457	1.843	108	+ 85·2	1.200	648	Potscherad-Wurzmes
6.039	1.871	980	1.488	2.468	247	947	2.355	3.302	330	— 25·2	1.482	1.980	Schwarzenau-Waidhofen
10.826	3.047	3.027	4.938	7.965	249	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.494	. . .	Strakonitz-Winterberg
27.901	23.083	10.459	53 326	63.785	886	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	5.316	. . .	Unterkrainer Bahnen
4.573	2.172	919	2.225	3.144	286	988	1.402	2.390	217	+ 31·8	1.716	1.302	Vöcklabruck-Kammer
26.437	4.656	6.975	6.271	13.246	250	3.783	4.147	7.930	283	— 11·7	1.500	1.698	Welser Localbahn
													Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
1.993	44.752	2.199	15.540	17.739	1.043	2.340	19.108	21.448	1.262	— 17·4	6.258	7.572	
3.293	1.495	3.096	2.312	5.408	193	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.158	. . .	Wodňan-Prachatitz
3.471	59.656	393	19.998	20.391	2.549	. . . .	17.756	17.756	2.220	+ 14·8	15.294	13.320	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
3.625	15.120	913	10.876	11.789	491	982	11.775	12.757	532	— 7·7	2.946	3.192	Caslau-Zawratetz
1.398	9.694	212	4.205	4.417	883	137	4.930	5.067	1.013	— 12·8	5.298	6.078	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
9.218	1,241.295	52.021	725.711	777.732	7.700	49.841	730.031	779.872	7.722	— 0·3	46.200	46.332	Aussig-Teplitzer Eisenb.
9.334	279.970	110.850	484.346	595.196	1.860	101.689	482.063	583.752	1.824	+ 2·0	11.160	10.944	Böhmische Nordbahn
2.504	290.857	92.240	466.430	558.670	2.699	86.932	476.981	563.913	2.820	— 4·3	16.194	16.920	Böhmische Westbahn
5 638	369.189	46.412	458.832	505.244	2.716	46.870	469.874	516.744	2.778	— 2·2	16.296	16.668	Buschtěhrader Eisenb.:
4.184	519.917	60.129	754.585	814.714	3.452	54.137	774.777	828.914	3.512	— 1·7	20.712	21.072	Linie Lit. A
1.042	125.193	19.939	246.627	266.566	2.929	18.410	256.167	274.577	3.017	— 2,9	17.574	18.102	Linie Lit. B
													Graz-Köflacher Eisenb.
3.297	1,735.717	734.071	4,035.137	4,769.208	4.603	644.945	4,116.766	4,761.711	4.596	+ 0·2	27.618	27.576	Kaiser Ferdinands-Ndb.
2.237	67.556	26.049	54.457	80.506	311	22.636	47.170	69.806	270	+ 15·2	1.866	1.620	Hauptbahnnetz
													Localbahnen
3.368	162.517	28.998	273.680	302.678	4.729	28.456	236.914	265.370	4.146	+ 14·2	28.374	24 876	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
1.682	87.447	2.652	46.991	49.643	3.310	2.639	37.341	39.980	2.665	+ 24·2	19.860	15.990	Leoben-Vordernberger
1.095	86.034	32.863	119.335	152.198	988	29.434	124.667	154.101	1.001	— 1·3	5.928	6.006	Mähr.-schles. Centralb.
													Oesterr. Nordwestbahn
5.645	424.511	275.074	1,071.397	1,346.471	2.144	253.820	1,056.449	1,310.269	2.086	+ 2·8	12.864	12.516	Garantirte Strecken
5.131	496.883	113.316	745.550	858.866	2.789	100.651	785.005	885.656	2.876	— 3 0	16.734	17.256	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
5.313	1,190.660	633.231	2,893 305	3,526.536	2.582	621.181	2,808.512	3,429.693	2.511	+ 2·8	15.489	15.066	

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1894	1893	Im Monate Februar 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	21.123	20.549	5.923	19.591	25.514	773	22.487	681	+ 13·5	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	699.366	363.200	549.862	1,921.243	2,471.105	1.633	2,464.822	1.629	+ 0·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.538	. . . .	675	. . . .	675	169	557	139	+ 21·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	96.996	118.911	32.823	204.902	237.725	834	254.818	894	— 6·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	53.563	23.398	15.794	27.769	43.563	489	43.153	485	+ 0·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	16.491	47.295	5.935	59.704	65.639	1.010	73.466	1.130	— 10·6	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	43.844	91.220	4.264	45.923	50.187	6.273	58.225	7.278	— 13·8	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	18.268	25.726	5.004	29.762	34.766	182	30.521	160	+ 13·8	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	15.115	3.857	10.362	8.544	18.906	610	17.107	552	+ 10·5	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.196	1.611	728	2.578	3.306	132	3.687	147	— 10·2	25	25
Kremsthalbahn	70	70	13.968	6.078	4.617	8.672	13.289	190	16.078	230	— 17·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.098	2.380	742	999	1.741	580	2.195	732	— 20·8	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.750	864	4.155	1.740	5.895	246	5.464	228	+ 7·9	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	5.936	1.024	4.631	4.595	9.226	159	10.854	187	— 15·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.159	4.062	1.331	3.528	4.859	607	4.509	564	+ 7·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	1.596	1.278	498	1.622	2.120	141	. . . .	. . . .	. . .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.380	479	750	608	1.358	54	1.551	62	— 12·9	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	17.152	8.132	5.447	8.486	13.933	1.161	15.475	1.290	— 10·0	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	8.955	1.933	3.135	2.698	5.833	91	3.105	76	+ 19·7	64	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.750	15.817	1.023	11.513	12.536	696	14.529	807	— 13·8	18	18
Steyrthalbahn	48	48	10.400	3.667	3.110	4.060	7.170	149	6.792	142	+ 4·9	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.353	23.143	125	15.477	15.602	1.560	14.982	1.498	+ 4·1	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.509	10.438	1.558	12.586	14.144	363	9.348	240	+ 51·3	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	7.722	3.441	1.779	3.483	5.262	107	1.929	74	+ 44·6	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	46.594	3.614	4.263	2.116	6.379	638	4.999	500	+ 27·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	132.382	725	19.005	797	19.802	440	18.881	420	+ 4·8	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	30.259	. . .	3.544	. . . .	3.544	295	2.325	194	+ 52·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	87.108	. . . .	6.710	. . . .	6.710	1.118	13.407	2.235	— 50·0	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	58.277	. . . .	4.479	. . . .	4.479	747	4.682	780	— 4·2	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	12	2.732	1.998	593	1.828	2.421	173	2.288	191	— 9·4	14	12
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	27.833	19	3.325	37	3.362	259	2.515	193	+ 34·2	13	13
Summe	16.007	15.754	5,423.925	5,970.304	2,820.851	13,365.728	16,186.579	1.011	15,929.178	1.011	. . .	16.007	15.754
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,070.000	1,310.000	1,199.700	4,583.500	5,783.200	772	5,932.601	792	— 2·5	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	23.000	24.100	6.200	38.800	45.000	662	55.780	820	— 19·3	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.200	3.200	8.600	6.400	15.000	135	14.861	133	+ 1·5	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	4.800	1 650	1.900	2.500	4.400	73	. . . .	. . . .	. . .	60	. . .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	8.500	1.800	3.400	3.600	7.000	85	. . . .	. . . .	. . .	82	. . .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.650	2.600	2.200	3.800	6.000	122	4.556	93	+ 31·2	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	21.500	5.200	8.600	10.400	19.000	144	16.069	121	+ 19·0	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	4.800	5.000	2.400	5.100	7.500	117	5.482	85	+ 37·6	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	10.300	3.100	6.100	6.200	12.300	93	10.489	78	+ 19·2	133	133

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894				1893					Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen Anzahl	Güter Tonnen	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
		Gulden				Gulden					Gulden		
43.767	40.721	12.012	38.618	50.630	1.534	11.694	32.013	43.707	1.324	+ 15·9	9.204	7.944	Ostrau-Friedlander E.
1,322.692	740.425	1,074.665	3,915.257	4,989.922	3.298	983.791	3,727.710	4,711.501	3.114	+ 5·9	19.788	18.684	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
8.558	. . . .	1.319	. . . .	1.319	330	927	. . . .	927	232	+ 42·2	1.980	1.392	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
204.935	249.290	80.702	431.317	512.019	1.797	75.244	422.161	497.405	1.745	+ 3·0	10.782	10.470	Südnordd. Verbindgsb.
109.040	47.692	31.379	55.419	86.798	975	25.718	52.223	77.941	876	+ 11·3	5.850	5.256	Wien-Aspang Bahn
33.116	99.263	12.026	126.875	138.901	2.137	10.356	125.705	136.061	2.093	+ 2·1	12.822	12.558	Wien-Pottend.-W.Neust.
91.019	196.324	8.900	93.234	102.134	12.767	6.983	101.459	108.442	13.555	— 5·8	76.602	81.330	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
37.530	55.428	10.268	59.788	70.056	367	9.416	55.822	65.238	342	+ 7·3	2.202	2.052	Böhm. Commercialb.
28.957	8.170	19.151	17.608	36.759	1.186	15.906	15.715	31.621	1.020	+ 16·3	7.116	6.120	Bozen-Meraner Bahn
4.511	3.798	1.494	6.134	7.628	305	1.360	6.647	8.007	320	— 4·7	1.830	1.920	Gr.-Priesen-W.-Auscha
27.263	12.870	9.093	18.279	27.372	391	10.595	21.199	31.794	454	— 13·9	2.346	2.724	Kremsthalbahn
14.454	5.649	1.564	2.339	3.903	1.301	1.451	2.905	4.356	1.452	— 10·4	7.806	8.712	Kuttenberger Localb.
13.118	1.797	7.541	3.690	11.231	468	6.765	3.923	10.688	445	+ 5·2	2.808	2.670	Mori-Arco-Riva a./G.
11.178	2.476	9.017	10.784	19.801	341	8.462	13.494	21.956	379	— 10·0	2.046	2.274	Mühlkreisbahn
15.020	9.188	2.745	7.438	10.183	1.273	2.594	6.417	9.011	1.126	+ 13·1	7.638	6.756	Neutitscheiner Localb.
3.438	2.824	1.049	3.579	4.628	309	. . . . .					1.854	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
4.823	827	1.507	1.085	2.592	104	1.431	1.301	2.732	109	— 4·6	624	654	Radkersburg-Luttenbg.
34.774	17.751	11.108	17.785	28.893	2.408	10.693	17.370	28.063	2.339	+ 2·9	14.448	14.034	Reichenberg-Gablonz
16.944	3.436	5.991	5.412	11.403	178	3.473	3.206	6.679	163	+ 9·2	1.068	978	Salzkammergut-Localb.
9.294	37.825	1.995	26.361	28.356	1.575	1.871	27.004	28.875	1.604	— 1·8	9.450	9.624	Stauding-Stramberg
20.644	7.550	6.030	8.550	14.580	304	5.891	6.855	12.746	266	+ 14·3	1.824	1.596	Steyrthalbahn
2.687	46.352	340	28.562	28.902	2.890	250	28.494	28.744	2.874	+ 0·6	17.340	17.244	Swolenowes-Smečna
8.792	20.157	2.868	24.327	27.195	697	3.264	20.904	24.168	620	+ 12·4	4.182	3.720	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
15.135	6.858	3.539	6.781	10.320	211	1.417	2.278	3.695	142	+ 48·6	1.266	852	Preding-Wdf.- Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg- Seewies.
													Dampftramways.
96.693	7.751	6.987	4.482	11.469	1.147	7.663	2.676	10.339	1.034	+ 10·9	6.882	6.204	Brünner Localeisenb.-G.
287.450	1.357	39.068	1.552	40.620	903	32.554	814	33.368	742	+ 21·7	5.418	4.452	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
6.013	. . .	7.309	. . . .	7.309	609	5.163	. . . .	5.163	430	+ 41·6	3.654	2.580	Innsbruck-Hall i. T.
183.475	. . . .	14.119	. . . .	14.119	2.353	21.347	. . .	21.347	3.558	— 33·9	14.118	21.348	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr.Wien-Nussd.
119.344	. . . .	9.061	. . . .	9.061	1.510	8.309	. . . .	8.309	1.385	+ 9·0	9.060	8.310	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
6.014	2.121	1.126	3.382	4.508	322	974	2.486	3.460	288	— 11·8	1.932	1.728	Salzburger Eisenb. u. Tr.
56.041	60	6.559	86	6.645	511	4.505	63	4.568	351	+ 45·6	3.066	2.106	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
927.449	12,409.102	6,086.793	27,086.200	33,172.993	2.072	5,557.712	25,414.921	30,972.633	1.966	+ 5·4	12.432	11.796	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
400.000	2,442.600	2,309.700	8,207.800	10,517.500	1.405	2,055.074	8,510.977	10,566.051	1.411	— 0·3	8.430	8.466	a) Kgl. Ung. Staatsb.
45.200	42.200	12.200	67.800	80.000	1.176	9.950	76.322	86.272	1.268	— 7·2	7.056	7.608	b) Privatbahnen. Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
34.800	5.050	17.400	10.100	27.500	247	16.800	9.999	26.799	241	+ 2·4	1.482	1.446	Bács-Bodrogher Com.B.
8.800	3.850	3.800	5.800	9.600	160	. . . . .					960	. . .	Bálat.-St. György-Szobb
17.500	3.350	7.000	6.700	13.700	167	. . . . .					1.002	. . .	Békés-Csanáder Bahn
7.000	4.050	4.200	6.000	10.200	208	2.852	4.825	7.677	156	+ 33·3	1.248	936	Békéser Comitatsbahnen
12.700	9.700	17.100	19.400	36.500	276	14.133	15.867	30.000	228	+ 21·0	1.656	1.368	Bihárer Vicinalbahn
9.800	8.850	4.900	9.000	13.900	217	4.958	5.299	10.257	160	+ 35·4	1.302	960	Budapest-Lájosmizse
21.300	6.300	12.700	12.600	25.300	190	10.491	10.219	20.710	155	+ 22·6	1.140	930	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar 1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner b. 28. Februar	
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	7.400	4.200	3.700	5.500	9.200	161	6.493	113	+ 42·5	57	5
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	3.600	650	1.800	1.300	3.100	60	3.315	63	— 4·7	52	5
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.000	3.700	2.400	7.400	9.800	196	13.039	261	— 24·8	50	5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	20.500	4.200	14.400	8.400	22.800	325	22.163	316	+ 2·8	70	7
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	10.000	4.000	5.000	8.000	13.000	110	10.234	87	+ 26·4	118	11
Háromszéker Localbahnen	122	122	20.000	8.000	9.000	16.000	25.000	205	18.209	157	+ 30·6	122	12
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	3.600	750	1.800	1.500	3.300	103	3.096	96	+ 7·3	32	3
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. .	800	600	400	900	1.300	108	. . . .	. .	. .	12	. .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	4.900	2.350	2.450	3.550	6.000	150	3.779	94	+ 59·5	40	4
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.200	3.000	1.600	4.400	6.000	133	5.372	119	+ 11·8	45	4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	2.900	1.900	1.150	2.500	3.650	159	2.674	116	+ 37·1	23	2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.800	2.700	1.900	4.100	6.000	67	4.385	49	+ 37·3	89	8
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	3.650	1.900	2.200	2.300	4.500	136	4.267	129	+ 5·4	33	3
Matraer Vicinalbahnen	127	127	11.500	5 200	4.600	10.400	15.000	118	9.930	78	+ 51·3	127	12
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.150	650	650	850	1.500	94	1.029	64	+ 46·9	16	1
Muránythal-Bahn	41	. .	3.300	2.100	1.000	4.200	5.200	127	. . . .	. .	. .	41	. .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	8.200	5.300	3.300	10.700	14.000	246	6.643	116	+112·0	57	5
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	3.000	3.600	750	7.250	8.000	444	5.250	291	+ 52·5	18	1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	4.200	2.200	2.100	3.300	5.400	154	6.599	188	— 18·1	35	3
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	400	1.250	100	1.600	1.700	95	2.582	143	— 33·5	18	1
Slavonische Localbahn	49	. .	4.400	850	2.200	1.700	3.900	79	. . . .	. .	. .	49	. .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.000	800	2.400	1.200	3.600	77	4.524	95	— 19·0	47	4
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	7.800	2.700	4.700	5.500	10.200	192	8.232	155	+ 23·9	53	5
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	7.000	4.100	4.200	8.300	12.500	208	11.059	184	+ 13·0	60	6
Szekler Bahn	39	39	5.000	1.800	2.500	2.500	5.000	128	3.261	83	+ 54·2	39	3
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. .	6.200	300	3.100	400	3.500	94	. . . .	. .	. .	37	. .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.200	54.00	4.400	8.600	13.000	121	9.633	90	+ 34·4	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	250	300	500	800	25	221	7	+257·1	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	17.400	7.600	8.700	15.300	24.000	220	15.976	146	+ 50·7	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.400	2.100	1.450	3.150	4.600	144	3.626	113	+ 27·4	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.000	12.100	2.400	13.600	16.000	320	8.166	163	+ 96·3	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.700	300	750	450	1.200	32	1.239	33	— 3·0	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	35.500	12.000	16.000	24.000	40.000	134	36.114	121	+ 10·7	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	20.000	5.000	9.000	10.000	19.000	164	22.123	190	— 13·7	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. .	2.000	1.100	800	2.200	3.000	333	. . . .	. .	. .	9	. .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	70.269	175.775	36.959	301.178	338.137	881	307.954	802	+ 9·9	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	3.539	28.898	1.615	35.850	37.465	554	23.366	345	+ 60·6	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	34.389	33.563	11.096	52.088	63.184	535	62.775	532	+ 0·6	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	163.855	160.088	97.890	489.022	586.912	835	590.896	841	— 0·7	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	39.370	42.470	23.730	60.200	83.930	258	92.320	284	— 9·1	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	633	6.437	231	8.647	8.878	232	8.878	232	. . .	38·3	38·3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	. .	288	658	179	592	771	37	. . . .	. .	. .	21	. .
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	4.932	11.624	4.679	23.761	28.440	231	32.146	261	— 11·5	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	112.957	1.959	13.689	1.330	15.019	356	11.485	273	+ 30·4	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	31.547	2.299	3.100	320	3.420	427	3.517	440	— 3·0	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. .	3.210	2.590	2.066	5.616	7.682	171	. . . .	. .	. .	44·8	. .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	1.780	12.532	448	14.269	14.717	446	15.370	465	— 4·1	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.721	821	1.751	1.285	3.036	179	2.517	148	+ 21·0	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	4.950	489	1.371	426	1.797	67	1.590	59	+ 13·6	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.406	604	171	424	595	175	667	196	— 10·7	3·4	3.4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	1.433	2.302	246	770	1.016	113	698	77	+ 46·8	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.101	1.849	750	1.704	2.454	245	2.002	200	+ 22·5	10	10
Löcsethalbahn	13	13	2.562	1.133	835	772	1.607	124	1.230	95	+ 30·5	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.863	9.020	1.147	13.421	14.568	240	14.586	241	— 0·7	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. .	2.997	3.930	1.135	9.135	10.270	151	. . . .	. .	. .	68	. .
Poprádthalbahn	15	15	4.281	4.484	1.159	3.005	4.164	278	3.585	239	+ 16·3	15	15
Szamosthalbahn	222	222	19.456	8.955	12.900	17.569	30.469	137	35.247	159	— 13·8	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. .	1.120	1.072	242	574	816	68	. . . .	. .	. .	12	. .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	19	3.860	3	1.390	1.393	240	913	157	+ 52·8	5·8	5·8
Summe	12.687	12.249	2,927.628	1,988.712	1,579.692	5,905.198	7,484.890	590	7,504.813	613	— 3·8	12.687	12.249

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894				1893					Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
15.600	7.950	7.800	10.400	18.200	319	6.278	6.143	12.421	217	+ 47·0	1.914	1.302	Debreczin-Hajdu-Nánás
8.200	1.200	4.100	2.400	6.500	125	4.291	2.220	6.511	125	. . .	750	750	Felek-Fogaras
11.400	8.500	4.550	16.950	21.500	430	3.744	20.179	23.923	478	— 10·0	3.072	3.414	Grau—Almás-Füzitö
38.100	10.350	26.800	20.700	47.500	679	19.238	20.961	40.199	574	+ 18·3	4.074	3.444	G. Kikinda-G. Becskerek
19.200	7.650	9.600	15.300	24.900	211	8.141	12.061	20.202	171	+ 23·4	1.266	1.026	Grosswardein-B.-Vaskoh
34.500	16.800	15.500	33.500	49.000	401	14.621	15.825	30.446	249	+ 61·0	2.406	1.494	Háromszéker Localb.
7.800	1.700	3 900	3.400	7.300	228	3.775	2.450	6.225	194	+ 17·5	1.368	1.164	Hermannst.-Rothenthp.
1.900	1.275	950	1.700	2.650	221	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.326	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
9.900	4.000	4.950	6 050	11.000	275	4.625	2.550	7.175	178	+ 54·5	1.100	1.068	Kaschau-Torna
7.200	6.150	3.600	9.100	12.700	282	2.920	7.543	10.463	232	+ 21·5	1.692	1.392	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
5.900	3.700	2.350	4.800	7.150	311	1.699	3.196	4.895	212	+ 47·6	1.866	1.272	Kun-St. Márton-Szentes
7.400	5.100	3.700	7.700	11.400	128	2.830	5.953	8.783	98	+ 30·6	768	588	Máros-Ludás—Bistritz
7.000	2.950	4.200	3.600	7.800	236	3.783	3.776	7.559	229	+ 3·0	1.416	1.374	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
21.500	10.450	8.600	20.900	29.500	232	5.376	12.395	17.771	139	+ 66·9	1.392	834	Matraer Vicinalbahnen
4.800	1.200	1.450	1.550	3.000	187	979	1.139	2.118	132	+ 41·7	1.122	792	Mezötur-Turkever E.
6.500	4.600	2.000	9.200	11.200	275	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.650	. . .	Muránythalbahn
15.700	10.300	6.300	20.700	27.000	274	4.622	7.648	12.270	215	+120·4	2.844	1.290	Nyiregyháza-M.-Szalka
5.000	6.850	1.750	13.750	15.500	861	1.292	7.592	8.884	493	+ 74·6	5.166	2.958	Petroszény-Lupény
8.600	4.650	4.300	7.000	11.300	323	4.424	8.213	12.637	361	— 10·5	1.938	2.166	P. Tenyö-K. Szt. Marton
800	3.000	200	3.700	3.900	216	212	4.899	5.111	284	— 23·9	1.296	1.704	Ruma-Vrdnik
8.600	2.750	4.300	5.500	9.800	200	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.200	. . .	Slavonische Localbahn
9.800	2.350	4.600	3.500	8.100	172	3.564	4.297	7.861	167	+ 3·0	1.032	1.002	Somogy-Szobb-Bárcs
16.800	5.500	10.100	11.100	21.200	400	7.887	7.077	14.964	282	+ 41·8	2.400	1.692	Steinamanger-Pinkafeld
14.000	8.050	8.300	16.200	245.00	408	6.579	15.279	21.858	364	+ 12·1	2.448	2.184	Száthmar-Nagybánya
9.400	3.450	4.700	4.800	9.500	243	3.576	2.713	6.289	161	+ 50·9	1.458	966	Székler Bahn
12.400	950	6.200	1.200	7.400	200	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.200	. . .	Szentes-H. M.-Vasárhely
8.700	10.700	9.400	17.600	27.000	252	7.588	12.294	19.882	185	+ 36·2	1.512	1.110	Szilágyságer Eisenb.
1.100	700	650	1.350	2.000	62	412	537	949	29	+113·8	372	174	Taraczthal-Bahn
32.400	14.100	16.200	28.300	44.500	408	12.426	14.848	27.274	254	+ 60·6	2.448	1.524	Torontaler Localb.
5.000	3.850	3.000	5.800	8.800	275	2.796	3.659	6.455	201	+ 36·8	1.650	1.206	Ujszász-Jászapáther E.
4.150	23.300	5.000	26.000	31.000	620	4.310	9.670	13.980	279	+125·9	3.720	1.674	Vinkovce-Brcska
3.350	750	1.500	1.100	2.600	70	1.289	10.68	2.357	63	+ 12·1	420	378	Warasdin-Golubovec
68.300	27.100	30.700	54.300	85.000	286	23.687	37.928	61.615	207	+ 38·1	1.716	1.242	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
35.300	9.750	16.650	19.550	36.200	312	15.666	23.592	39.258	338	— 7·7	1.872	2.028	Zagorianer Bahn
4.250	1.700	1.700	2.800	4.500	500	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.000	. . .	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
40.196	361.729	76.438	526.005	602.443	1569	68.568	426.482	495.050	1289	+ 21·8	9.414	7.734	Kaschau-Oderberg. E. ungar. Strecken
7.309	60.954	3.153	71.021	74.174	1097	3.354	57.761	61.115	904	+ 21·3	6.582	5.424	Mohács-Fünfkirchner B.
72.587	80.905	23.738	115.629	139.367	1181	20.649	95.755	116.404	986	+ 19·8	7.086	5.916	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
72.664	313.511	211.805	894.430	1,106.235	1574	189.727	878.995	1,068.722	1520	+ 3·6	9.444	9.120	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
32.023	82.010	49.430	129.000	178.430	549	43.970	115.350	159.320	490	+ 12·0	3.294	2.940	Arader u. Csánader E.
1.263	13.748	448	17.306	17.754	466	317	17.304	17.621	460	+ 1·3	2.796	2.760	Belisče-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
561	1.595	273	1.278	1.551	74	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	444	. . .	Borossebes-Menyháza
20.543	21.247	9.658	42.697	52.355	426	7.833	45.714	53.547	435	— 2·1	2.556	2.610	Bárcs-Pakracer E.
24.496	3.417	29.134	2.461	31.595	749	20.691	1.767	22.458	534	+ 40·3	4.494	3.204	Budapester Localb.
32.870	5.086	6.166	1.059	7.225	903	5.026	1.870	6.896	862	+ 4·8	5.418	5.172	Budapest-Szt. Lörincz
6.339	5.361	4.076	11.606	15.682	351	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.106	. . .	Eperies-Bártfeld
4.215	24.573	1.010	27.229	28.239	856	960	17.312	19.272	584	+ 46·6	5.136	3.504	Gölnitzthal-Bahn
3.109	1.821	3.298	2.670	5.968	351	2.631	2.157	4.788	282	+ 24·5	2.106	1.696	Güns-Steinamager
0.487	877	2.967	782	3.749	138	2.649	488	3.137	116	+ 19·0	828	696	Haraszti-Ráczkeve
2.938	2.740	357	1.491	1.848	544	294	1.299	1.593	468	+ 16·2	3.264	2.808	Holics-Gödinger Lb.
2.802	3.181	478	1.274	1.752	195	522	657	1.179	131	+ 48·8	1.170	786	Kesmárk-Szepés-Bela
4.340	2.610	1565	2.899	4.464	446	1.250	2.232	3.482	348	+ 28·2	2.676	2.088	Keszthély-B. Szt. György
5.564	1.978	1.748	1.466	3.214	247	1.641	962	2.603	200	+ 23·5	1.482	1.200	Lőcsethalbahn
1.843	16.427	2.291	29.164	31.455	519	1.835	25.384	27.219	449	+ 17·1	3.114	2.694	Marmaroser Salzb. A.-G.
5.868	8.027	2.310	20.158	22.468	330	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.980	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
3.411	6.792	2.322	5.038	7.360	491	1.986	4.865	6.851	457	+ 7·4	3.046	2.742	Poprádthalbahn
2.164	19.251	28.305	39.667	67.972	306	30.052	42.107	72.159	325	+ 5·8	1.836	1.950	Számosthalbahn
1.962	1.937	461	1.105	1.566	130	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	780	. . .	Szépcs-Béla-Podolin
28	7.640	5	2.750	2.755	475	17	18.00	1.817	313	+ 51·7	2.850	1.886	Terret-K owacsna
72.232	3,806.742	3,090.036	10,704.885	13,794.921	1087	2,700.860	10,652.474	13,353.334	1090	— 0·3	6.522	5.540	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1894	1893	Im Monate Februar 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.007	15.754	5,423.925	5,970.304	2,820.851	13,365.728	16,186.579	1.011	15,929.179	1.011	0	16.007	15.754
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.687	12.249	2,927.628	1,988.712	1,579.692	5,905.198	7,484.890	590	7,504.813	613	— 3·8	12.687	12.249
Hauptsumme	28.694	28.003	8,351.553	7,959.016	4,400.543	19,270.926	23,671.469	825	23,433.992	837	— 1·4	28.694	28.003
Oesterreichische													
Achenseebahn*)													
Gaisbergbahn in Salzburg*)													
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	661		255		255	46	342	62	— 25·8		
Schafbergbahn*) (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)													
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	6.813	2.542	3.518	9.007	12.525	119	14.031	134	— 11·2	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	16 841	21.241	18.205	63.496	81.701	303	70.747	263	+ 15·1	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla / Lašva-Travnik (S. Han) / Metkovic-Mostar-Sarajevo	275	245	22.649	17.858	9.017	34.786	43.803	159	32.846	134	+ 19·0	275	245

*) Der Verkehr bleibt während der Winterszeit eingestellt.

An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 7076 = 11·64 pCt., zufolge Minderverfrachtung von 6334 t = 15 pCt. Kohle, Getreide, Malz und Flachs; dagegen weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 1164 = 7·9 pCt. bei einer Mehrfrequenz von 3716 Reisende = 10·28 pCt. aus.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Februar 1894 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre ein Einnahmen-Plus von fl. 151 und eine Frequenzzunahme um 639 Reisende, und aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 303, sowie eine Zunahme des beförderten Frachtenquantums um 438 t, hauptsächlich Melasse und Kohle.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres, ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Februar 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . + 8.330 Personen und + 542·97 fl.
Ergänzungsnetz . . . + 3.234 „ „ + 2.391·98 „
Südnordd. Verbindungsbahn + 517 „ „ — 4·95 „

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Februar 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz — 8.148 t — 43.945·18 fl.
„ „ Ergänzungsnetz — 38.628 t — 57.298·78 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . — 6.467 t — 16.088·85 „

Der Ausfall ist grösstentheils auf den schwächeren Kohlen- und Getreideverkehr zurückzuführen.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn ergab sich im Monate Februar 1894 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 2290, wovon auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 86.919 und auf den Frachtenverkehr ein Minus von fl. 84.629 entfällt.

Während die Mehreinnahmen des Personenverkehres auf die durch die günstige Witterung beeinflusste regere Reisefrequenz zurückzuführen sind, finden die Mindereinnahmen des Frachtenverkehres theils in dem nach Beseitigung der Schneeverwehungen aussergewöhnlich starken Güterverkehre der ersten Februarwochen des Vorjahres, theils in dem auch in dem zwei letzten Wochen des heurigen Jahres fortdauernden Mindertransporte einiger wichtiger Artikel, wie Werkholz, Fassdauben, Getreide und Mehl ihre Erklärung.

Die Localbahnen Mödling-Hinterbrühl und Liesing-Kaltenleutgeben erzielten gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 118, bezw. fl. 48, während die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg um fl. 39 zurückblieben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen weisen die Leoben-Vordernberger Bahn, die Localbahn Cilli-Wöllan und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen aus.

Die Einnahmen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Graz-Köflacher, Radkersburg-Luttenberger und Bárcs-Pakraczer Bahn weisen einen Ausfall von fl. 7827, bezw. fl. 12.110, fl. 193 und fl. 3706 aus.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat Februar 1894 ergibt sich im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 410, indem auf den Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 1658, auf den Güterverkehr dagegen eine Mindereinnahme von fl. 1248 entfallen.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
11,027.449	12,409.102	6,086.793	27,086.200	33,172.993	2.072	5,557.712	25,414.921	30,972.633	1.966	+ 5·4	12.432	11.796	**Sa. d. österr. Eisenb.**
5,752.232	3,806.742	3,090.036	10,704.885	13.794.921	1.087	2,700.860	10,652.474	13,353.334	1.090	— 0·3	6.522	6.540	**Sa. d. ungar. Eisenb.**
16,779.681	16,215.844	9,176.829	37,791.085	46.967.914	1.637	8.258.572	36,067.395	44,325.967	1.583	+ 3·4	9.822	9.498	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
. . . . .													Achenseebahn
. . . . .													Gaisbergbahn
1.233		485 . .		485 . .		372		372					Kahlenbergbahn
. . . . .													Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
13.456	6.408	6.803	17.972	24.775	236	6.715	18.717	25.432	242	— 2·5	1.416	1.453	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
35.300	41.841	35.563	124.214	159.777	593	28.342	97.914	126.256	469	+ 26·0	3.558	2.814	K. u. k. Bosna-Bahn
44.677	30.249	17.941	67.017	84.958	309	12.285	49.608	61.893	252	+ 23·0	1.854	1.512	Bosn.-Herzeg. Staatsb.; Doboj-D.-Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metković-Serajevo

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre findet darin ihre Erklärung, dass in der gleichen Periode des Vorjahres die durch Schneeverwehungen etc. aufgehaltenen resp. angesammelten Güter zur Abtransportirung gelangten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Rzeszów über Dynow und Grabownica nach Rymanów. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministeriums hat unterm 27. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, bezüglich des von dem Reichsraths-Abgeordneten Dr. Carl Lewakowski vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Rzeszów über Dynów und Grabownica zum Badeorte Rymanów im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Viehverladerampe.) In der Station Laibach wurde eine Viehverladerampe hergestellt. [10. März, Z. 12.467.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Cilli-Wöllan: Schleppbahnanlage in der Station Ritzdorf.) Das Project für die Anlage einer schmalspurigen Schleppbahn von der Station Ritzdorf zum Kalkofen der Firma R. E. Michelčič wurde zur Ausführung genehmigt. [4. März, Z. 11.637.]

— (Murthalbahn: Hochbau- und Geleisepläne.) Die Hochbau- und Stationspläne der Murthalbahn wurden genehmigt. [7. März, Z. 2979.]

Unterkrainer Bahnen. (Linie Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth-Straža: Wasserbeschaffungs-Anlage für die Station Treffen.) In km 58·8/9 wird eine Brunnenstube errichtet und mittelst einer 95 m langen eisernen Rohrleitung von 10 cm Lichtweite das Wasser aus dem Temenitzbache dem Reservoir in der Station Treffen zugeführt. [13. März, Z. 13.371.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 6. März fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 15. November 1851 die technisch-polizeilichen Prüfungen der für die Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmten zwei Personenzugs-Locomotiven, welche die Inventarsnummern 97 und 98 und den Namen „Priesen", bezw. „Dubitz" tragen, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Beide Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt erbaut und sind mit der Fabriksnummer 3711, bezw. 3712 erbaut. — Die Kessel derselben haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 7. December 1888, Z. 40.950, genehmigten Typenplänen erbaut. Dieselben besitzen 3 Achsen, von welchen die zweite Achse die Triebachse ist. Laufachsen sind keine vorhanden. Sämmtliche drei Achsen liegen vor der Feuerbüchse. Die dritte Achse ist, und zwar um 5 mm jederzeit seitlich verschiebbar. Die drei Achsen sind miteinander gekuppelte. Die Locomotiven haben aussenliegende wagrechte Dampfcylinder, innen liegende Rahmen. Die Steuerung nach System Allan hergestellt, ist innenliegend. Die Umsteuerung geschieht mittelst Handhebel. Das Kesselgewicht wird mittelst sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der vorderen Feder je ein Längsbalancier vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, 2 Stück Injectoren, nicht saugend, nach System A. Friedmann, Classe 2, Nr. 7 und 9, ferner einem Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, einer Bremse auf die Räder wirkend mit Spindelbremse auf den Tender wirkend, versehen. Die Spurweite ist normal. Das Gesammtgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 36·7 t. Bei der am 6. März auf der 8 km langen Strecke Aussig—Karbitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn unternommenen Probefahrt wurde mit diesen Maschinen eine maximale Geschwindigkeit von 60 km und eine durchschnittliche von 44 bezw. 41 km per Stunde erreicht. — Mit Rücksicht auf das nach jeder Richtung befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, beide Maschinen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. [Z. 17.677.]

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf.) Einem zu Oelde zusammengetretenen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf ertheilt worden.

Russland. (Bau der Sibirischen Eisenbahn.) Nach einem Berichte des „Regierungs-Anzeiger" gelangte in der 13. Sitzung des Comité der Sibirischen Eisenbahn, welcher der Thronfolger präsidirte, die Vorlage des Ministers der Verkehrsanstalten über die Inangriffnahme der Nord-Ussuribahn von der Station Grafskaja bis zur Stadt Chabarowsk zur Verhandlung. Das Comité, das sich in dieser Sitzung mit dem Staatsökonomie-Departement des Reichsrathes zu einer gemeinschaftlichen Session vereinigt hatte, beschloss nach eingehender Berathung: 1. die allgemeine Richtung der Nord-Ussuribahn von der Station Grafskaja bis zur Stadt Chabarowsk in der Ussurieebene zu bestätigen und es dem Minister der Verkehrsanstalten anheimzustellen, im Einvernehmen mit dem Generalgouverneur des Amurgebietes zum Zwecke der Kostenersparniss und der Ablenkung der Linie von der Staatsgrenze theilweise ihm nothwendig erscheinende Abänderungen vorzunehmen; 2. die in diesem Jahre in Angriff zu nehmenden Bauarbeiten dieser Linie zu genehmigen; 3. die vorerwähnten Arbeiten unmittelbar Seitens der Krone durch die Bauverwaltung der Sibirischen Eisenbahn bewerkstelligen zu lassen und alle den Bau betreffenden Operationen der speciellen Revision der Reichscontrole zu unterstellen; 4. dem Ministerium der Verkehrsanstalten zu gestatten, bei dem mehrerwähnten Bau sich von den von demselben ausgearbeiteten technischen Bedingungen leiten zu lassen; 5. für die Inangriffnahme der Arbeiten einen Credit von 5,000.000 Rubel und zur Anschaffung des rollenden Materials einen solchen von 486.000 Rubel zu genehmigen und 6. dem Minister der Verkehrsanstalten anheimzustellen, zur Zeit der Creditforderung für den Bau der genannten Linie im Budget des Jahres 1895 dem Comité den Kostenanschlag zur Bestätigung vorzulegen, künftig aber bis zur Bestätigung dieses Umschlages demselben zu gestatten, bei der Ausführung der Arbeiten an der Nord-Ussuribahn sich von den Einzelpreisen des Kostenanschlages der Süd-Ussuribahn leiten zu lassen.

Spanien. (Förderung des Localbahnwesens.) Seit Jahren steht in Spanien die Frage des Nebenbahnwesens auf der Tagesordnung, weil Spanien bei seiner dünnen Bevölkerung und der breiten Spurweite (1·68 m) seiner Hauptbahnen mehr als andere Länder darauf angewiesen ist, durch billige Schmalspurbahnen die noch ziemlich weiten Maschen seines Eisenbahnnetzes enger zu ziehen. Im Jahre 1890 setzte der Minister de Fomento, welchem neben den öffentlichen Arbeiten auch die geistlichen und Unterrichts-Angelegenheiten unterstehen, zur Prüfung obiger Frage einen Ausschuss ein, der einen vollständigen Entwurf ausarbeitete. Letzterer hat gleich bei seinem Erscheinen und besonders in einer am 22. Jänner l. J. in Madrid abgehaltenen Versammlung von Vertretern der spanischen Eisenbahn-Gesellschaften lebhaften Widerspruch gefunden. Der Regierungs-Ausschuss hat die Nebenbahuen in zwei Gruppen eingetheilt. Die einen erhalten keine Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr, werden aber vom Staate mit verschiedenen Vorrechten bedacht; die anderen sind bezüglich dieser Vorrechte weniger begünstigt, werden jedoch durch eine staatliche Zinseugewähr unterstützt. Der Widerspruch der Versammlnng richtete sich hauptsächlich gegen die vom Ausschusse für die Nebenbahnen vorgeschlagene Spurweite von 0·75 m. An und für sich würden die Eisenbahn-Gesellschaften gegen diese Spurweite nichts einzuwendeu haben, wenn nicht bisher die meisten Kleinbahnen in Spanien bereits eine Spurweite von 1 m angenommen hätten. Nach einem von Isla, dem Concessions-Inhaber der Eisenbahn Madrid-Turis in der „Gaceta de Obras publicas" veröffentlichten Aufsatze sind zur Zeit 1080 km Eisenbahnen mit 1 m Spurweite in Spanien im Betriebe, 1740 km im Bau und 2800 km concessionirt. Diese 5620 km werden voraussichtlich vollendet sein, ehe das 4980 km umfassende neue Netz hergestellt wird. Wenn die bisherigen Schmalspurbahnen ohne Zwang oder vorherige Vereinbarung eine Spurweite von 1 m gewählt haben, so scheint nach Ansicht der Versammlung diese den Bedürfuissen des Landes vollkommen zu entsprechen. Die Versammlung sprach sich dahin aus, dass die Schmalspur die Baukosten herabdrücke, aber durch die erforderliche Umladung beim Uebergang von der Haupt- auf die Nebenbahnen die Betriebskosteu erhöhe. Diese Umladung würde zweimal nothwendig, wenn für die aneinander schliessenden Nebenbahneu zwei verschiedene Spurweiten gewählt würden; überdies betrage die Ersparniss an Baukosten für Bahnen mit 0·75 m Spurweite kaum 10 Percent gegenüber denen mit Meterspur. Auf Grund des Berichtes von Isla beschloss die Versammlung: 1. einen ständigen Ausschuss in Madrid einzusetzen, der die Interessen der Nebenbahnen wahrzunehmen hat; 2. eine Denkschrift abzufassen und dem Minister de Fomento zu überreichen; 3. an die Regierung eine Bittschrift des Inhaltes zu richten, dass, falls vor Eröffnung der Cortes Anordnungen zur Begünstigung anderer Linien getroffen werden, diese Bestimmungen zugleich auf die im Betriebe befindlichen, auf die concessionirten und noch zu concessionirenden Linien angewendet werden.

Egypten. (Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes.) Die Khedivialregierung beabsichtigt, das bestehende Eisenbahnnetz in Egypten zu vergrössern. Zu diesem Behufe wurde zunächst der Beschluss gefasst, zwei neue Brücken über den Nil zu bauen, die eine bei Dessouk, die andere bei Nag Abu Hamadi und drei neue Schienenwege zu errichten, und zwar die Fortsetzung der oberegyptischen Strecke von Girgeh bis Nag Abu Hamadi, eine Linie von Menouf nach Ahmoun und die sogenannte Barraris-(Wüsten-)Bahn. Die bezüglichen Bedingnisshefte wurden Seitens des Präsidenten der egyptischen Staatsbahnen den auswärtigen Vertretern mit dem Ersuchen übermittelt, denselben im Auslande die grösstmöglichste Publicität zu verschaffen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe von Speisecoupons auf den Post- und Passagierschiffen.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sind bei den Schiffscontroloren der gesellschaftlichen Post- und Passagierschiffe (exclusive der Localboote), dann an den Personencassen in Linz, Wien, Pressburg, Budapest, Mohács, Semlin, Orsova, Turn-Severin und Galatz Speisecoupons zu nachstehenden fixen Preisen erhältlich. Diese Coupons können in beliebiger Anzahl gekauft und auf jedem Dampfer ober Orsova in Benützung genommen werden. Speisecoupons für die unteren Donaudampfer können nur bei den Schiffscontroloren dieser Dampfer und bei den Personencassen in Turn-Severin und Galatz gelöst und nur auf den Personendampfern unter Turn-Severin verwendet werden. — Es werden Frühstückscoupons zu 60 Heller und 100 Heller, bezw. zu 75 Centimes und 125 Centimes ausgegeben, welche auf die Servirung von Kaffee, Thee oder Chocolade (nach Wahl) nebst 2 Broden, bezw. von Kaffee, Thee oder Chocolade (nach Wahl), ferner 2 Eiern, Butter nebst 2 Broden Anspruch geben. — Die Coupons für ein Mittagessen zu 240 Heller, bezw. zu 300 Centimes bieten: Suppe, Rindfleisch garnirt und Sauce, Braten mit Salat, Mehlspeise und 2 Broten, jene zu 400 Heller, bezw. zu 500 Centimes bieten: Suppe, Fisch, Rindfleisch garnirt und Sauce, Braten mit Salat, Mehlspeise, eine kleine Flasche Wein oder Bier, schwarzen Kaffee nebst 2 Broten. — Die Coupons auf ein Nachtmahl zu 160 Heller, bezw. 200 Centimes berechtigen zu einer Fleischspeise, Käse und 2 Broden; zu 200 Heller, bezw. 250 Centimes zu einer Fleischspeise, Käse, zwei Broden, einer kleinen Flasche Wein oder Bier. — Die Couponpreise verstehen sich in Oesterreich-Ungarn in Heller, im Auslande in Goldcentimes. — Gegen Abgabe eines der bezeichneten Speisecoupons ist der Schiffsrestaurateur verpflichtet, das gewählte Menu zu verabreichen.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa" aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1922 T. Gehalt ist am 25. Jänner von Calcutta abgefahren und am 2. März mit 486 Gewichtstonnen Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 194.929 kg Häute (hievon 2283 kg für Salonich und 51.054 kg für Venedig), 1050 kg Thee (für Piräus), 104.395 kg Indigo (hievon 6090 kg für Venedig), 21,821 kg Tamarinden (hievon 16.340 kg für Venedig), 140.600 kg Baumwolle (hievon 18.500 kg für Vsnedig), 10.658 kg Leinwand, 1522 kg Hörner, 10.962 kg Schellak. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,304.173 fl. ö. W.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar nach 17tägiger Fahrt mit 15 Passagieren und 2189 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Bombay 13.195 kg Ingwer, 17.762 kg Pfeffer, 72.877 kg Kaffee, 977.725 kg Baumwolle (hievon 194.250 kg für Venedig), 254.257 kg Gingellysamen,

9896 kg Mirabolamen, 28.623 kg Leinsamen (hievon 25.375 kg für Venedig), 200 kg Glaswaaren, 3655 kg Droguen, 60 kg Cigarren, 57.093 kg Spartogras für Venedig, 304.601 kg Ricinussamen für Venedig, 324.699 kg Oelsamen; aus Calcutta 17.153 kg Indigo; aus Aden 7475 kg Myrrhe, 437 kg Gummi, 24.665 kg Kaffee (hievon 21.620 kg für Newport, 1877 kg Perlmutter, 17.222 kg Weihrauch, 1555 kg Häute; aus Suez 46.744 kg Gummi, 596 kg Perlmutter, 570 kg Hennafarbe; aus Port-Saïd 4072 kg Häute, 2000 kg Kurzwaaren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,179.583 fl. ö. W.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Regulärer Schiffsverkehr zwischen Fiume, Triest und den La Plata-Staaten in Südamerika.) Die Direction der „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass sie einen regelmässigen Umschiffungsdienst mit directen Connossements von Fiume nach Triest via Genua nach Buenos-Ayres, Montevideo und Rosario inaugurirt hat. Sie übernimmt auf ihren zweimal wöchentlich (Sonntag und Montag) von Fiume und zweimal wöchentlich (Mittwoch und Donnerstag) von Triest nach Genua abfahrenden Dampfern Sendungen mit directen Connossements nach Buenos-Ayres, Montevideo und Rosario. Die Verschiffung der Güter ab Genua erfolgt mittelst der am 11. und 27. jedes Monats abfahrenden regelmässigen erstclassigen Dampfer der Armatori Riuniti. Reisedauer von Fiume-Triest bis zum Plata ca. 35 Tage.

— (Militär-Embarquirungs-Uebungen.) Am 28. März l. J. fand in Fiume unter Leitung des Generaldirectors der „Adria", Emil Kuranda, auf deren Transport-Dampfer „Deák" eine für den Mobilisirungsfall geübte Embarquirung einer grösseren Truppenmasse mit Reit- und Bespannungspferden, Trainfuhrwerk etc. statt. Das Schiff „Deák" ist ein Transportschiff ersten Ranges mit 2249 Registertonnen und einer Tragkraft von 3500 Tonnen. Das 285 englische Fuss lange, 38½ Fuss breite und 23 Fuss ins Wasser tauchende, mit den neuesten Trippel-Expansionsmaschinen und mit einer stündlichen Durchschnittszeit von 10 englischen Meilen fahrende Dreideck-Stahlschiff bot in seiner inneren Einrichtung und Adaptirung ein ganz eigenthümliches Bild. Das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium hat mit der „Adria" Seeschiffahrt-Gesellschaft einen Vertrag bezüglich Militärtransporte im Kriegsfalle abgeschlossen, und wurde nun der erste Versuch in der Monarchie mit einem Waarentransportschiffe für Militärbeförderung gemacht, um die grossen Belegräume genau festzustellen. GM. Guttenberg war selbst aus Wien gekommen, um der ganzen Uebung beizuwohnen und sich zu überzeugen, ob die „Adria" Seeschiffahrt-Gesellschaft ihrer Verpflichtung bezüglich schleunigster Adaptirung ihrer Schiffe für den Ernstfall entsprechen könne. Es müssen nämlich die gesammten Hilfsmaterialien für solche Fälle magazinirt, bereitgehalten werden und kosten pro Schiff circa 10.000 fl. Vorerst wurden zwei grosse Staffelbrücken zum Schiffbesteigen und mehrere Boote für Pferde benützt, die in diesen Käfigen auf das Schiff gehoben und auf dem Deck in improvisirten Stallungen untergebracht werden. In der aus Holz zusammengestellten Nothküche sind zwei praktische tragbare Eisenherde und ein Riesenkessel angebracht. In der Nähe befinden sich grosse Hühnersteigen und eine grosse Anzahl von Ess- und Trink-Transportgefässen. Der für Passagiere reservirte kleine Raum ist für 16 Officiere hergerichtet und mit einer grossen Speisekammer und einem Badezimmer versehen. In den Doppeldecken der vier getrennten Reisekammern liegen den Wänden entlang Strohsäcke aneinander gereiht und führen bequeme adaptirte Holztreppen in diese Räume. Auch für provisorische, aus Holz gezimmerte Latrinen ist in grosser Anzahl am Deck vorgesorgt. Die Truppen, mit Inbegriff der Honvéds, waren in einer Stärke von 640 zur Embarquirung ausgerückt und fanden sich vor Beginn derselben sowohl die Generalität unter Führung des Generals Ritter von Guttenberg vom Generalstabe, als auch unter Führung des Gouverneurs Grafen Batthyány die Civilautoritäten, an Bord des „Deák" ein. Als das Hornsignal ertönte, wurde mit der Einladung begonnen. Die Mannschaft war in 21 Minuten in ihren Räumen aufgestellt und unterdessen begann man auch mit den Riesenkrahnen die Pferdegestelle aufzuziehen. Die Mannschaft wurde zuerst derart aufgetheilt, um sich zu überzeugen, wie viel Mann bei kurzen Fahrten, wo keine Uebernachtungen nothwendig sind, auf den Fall sitzend untergebracht werden können. Im Nothfalle könnten selbst 3000 Mann, jedenfalls aber bequem 2400 Mann ohne Deckbenützung fahren. Hierauf wurde die Mannschaft zum Niederlegen commandirt und für 1500 auf Matratzenlagern logirte Mann Belegraum constatirt. Generalmajor Guttenberg sprach seine volle Zufriedenheit über das Gesehene aus. Die ganze Adaptirung eines Transport-Dampfers kann in wenigen Stunden durchgeführt sein.

— (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. März l. J. fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1893). Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen:

a) Activa: Eigene Schiffe fl. 7,112.331·89, Schiffe und Maschinen-Umbauconto fl. 242.977·50, Theilzahlung auf in Bau befindliche Schiffe fl. 521.499·56, zusammen fl. 7,876.808·95; Cassabestand fl. 42.042·25, bei Banken hinterlegte Capitalien fl. 53.957·75, Debitoren fl. 405.481·04; Schiffs- und Bahnfrachten: In Fiume und im Auslande zahlbare Frachten fl. 375.630·16, hierauf lastende Spesen, Nachnahmen und Durchraten fl. 123.526·58, zusammen fl. 252.103·58; Werthpapiere: Caution, laut Vertrag bei dem königl. ungarischen Handelsministerium deponirte Kronenrente 75.900 Nominale à 92·50 fl. 35,103·75, 5percentige Pfandbriefe der Pester Ungarischen Commercialbank fl. 75.000 Nominale à 100.— fl. 75.000·—, zusammen fl. 110.103·75; Baarvorschüsse und Materialien für im Jahre 1894 zu verrechnende Reisen fl. 133.314·16, transitorische Posten fl. 18.041·18, Totale fl. 8,891.852·66.

b) Passiva: Actiencapital fl. 2,500.000·—; Prioritäten: Papier-Prioritäten fl. 2,805.500·—, verloste und per 31. December 1893 rückzulösende Papier-Prioritäten fl. 118.200·—, zusammen fl. 2,923.700·—; Reservefond fl. 364.000·—, Assecurranz-Reservefond fl. 402.849·70, Pensionsfond fl. 31.200·—, Werthverminderungs-Reservefond fl. 1,014.173·17, Creditoren fl. 1,273.187·99, Accepte und Anweisungen fl. 68.716·15; Gewinn- und Verlustconto: Reingewinn fl. 307.260·67, Gewinnvortrag vom Jahre 1892 fl. 6764·98, zusammen fl. 314.025·65; Totale fl. 8,891.852·66.

c) Reingewinn fl. 314.025·25.

Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Directionsberichtes beschloss die Versammlung von dem nach den statutarischen Abschreibungen verbleibenden Reingewinn per fl. 314.025·65 dem Reservefond fl. 15.363·03 zuzuweisen, fl. 250.000·— zur Bezahlung einer Dividende von fl. 10·— per Actie = 10 Percent zu verwenden, fl. 16.689·76 als Tantième der Direction auszuscheiden, mit fl. 3800 den Pensionsfond zu dotiren, weitere fl. 20.636·97 dem Reservefond zuzuweisen, wodurch derselbe die Höhe von fl. 400.000·— erreicht, und fl. 7535·89 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Verlesung des Aufsichtsrathsberichtes wurde den Functionären das Absolutorium ertheilt und auf Antrag des Actionärs Dr. Ernst Graner der Direction für die erfolgreiche Thätigkeit protokollarisch Dank votirt. Die Generalversammlung schritt sodann zur Wahl der Direction und des Aufsichtsrathes. Es wurden gewählt in die Direction: Graf Stefan Szapáry, Conrad Burchard-Bélaváry, Alexander Ritter v. Lederer, Paul Engel, Peter Herzog, Alexander Fleischl (neu), Moriz Jókai, Emil Kuranda, Sigmund Kohner, Dr. Alexander Matlekovits, Julius Posch, Dr. Julius Rosenberg, Jaques Simon, Alexander Szarvassy und Stefan Tisza; weiter wurden im Sinne des G.-A. XXX: 1891 seitens des Handels-, resp. Finanzministers zusammen drei Mitglieder in die Direction delegirt, und zwar die Herren Johann Ciotta, Podesta in Fiume, und die Ministerialräthe Hugo Kilényi und Eduard Kupecz. Als Ministeral-Commissär wurde Ministerialrath Josef A. Zeyk ernannt. In den Aufsichtsrath wurden gewählt: Graf Dominik Teleki, Ludwig Bisicz, Julius Goldberger de Buda, Emil Ullmann, Gustav Kern, Dr. Ludwig Kolozsváry und Béla Kilényi.

„Danubius", Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ludwig von Tolnay die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre des „Danubius", Ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge verfügt die Gesellschaft über ein auf der Aeusseren Waitznerstrasse gelegenes, von der Budapester Ringbahn, dem Neupester Hafen und zwei auf die Waitznerstrasse führenden Strassen begrenztes, ihr Eigenthum bildendes Fabrikterrain im Umfange von 7511 Quadratklafter; in Verbindung damit steht ein 4576 Quadratklafter umfassendes, in Folge eines Pachtvertrages für die Zwecke der Unternch-

mung auf 69 Jahre gesichertes Fabriksterrain. Das bebaute Terrain beträgt 10.415 Meter; die Placirung, Einrichtung und technische Ausstattung der Gebäude entspricht den Anforderungen der modernen Technik. Die Fabrik geniesst ausser dem Schiffsbaurechte hinsichtlich ihrer Fabrikationszweige die im G.-A. XIII: 1890 umschriebenen staatlichen Begünstigungen und ist seit 1. October 1890 im Betriebe. Die Summe der verbuchten Bestellungen betrug 1890/91 (fünfzehnmonatlicher Betrieb) fl. 985.759·36; 1892 fl. 1,222.176·94; 1893 fl. 1,925.419·96; die Anstalt war so sehr mit Bestellungen überhäuft, dass sie hievon solche im Werthe von mehr als fl. 900.000 auf die laufende Rechnung des Jahres 1894 übernahm. Das Geschäftsjahr 1890/91 war von der Ausführung der Bauten in Anspruch genommen, dennoch schloss schon dieses Jahr bei einer Abschreibung von fl. 18.334 mit einem Gewinn von fl. 9758. Im Jahre 1892 betrug der Gewinn nach Abschreibung von fl. 12.317·74 rein fl. 57.842.45, wovon nach entsprechender Vermehrung des Reservefonds eine 4procentige Dividende gezahlt wurde. Der Facturenwerth der abgelieferten Bestellungen betrug im Jahre 1893 fl. 1,925.419·96 gegen fl. 1,222.176·94 im Jahre vorher. Auf das Jahr 1894 wurden Bestellungen im Betrage von fl. 900.000 übertragen. Das Bruttoerträgniss beziffert sich auf fl. 109.954·71, hievon kommen für Abschreibungen fl. 27.382·84, für den Reservefond fl. 4128·67, für Tantièmen fl. 9908·62 in Abzug, so dass mit Hinzurechnung des Gewinnvortrages insgesammt fl. 79.543·82 zur Verfügung der Generalversammlung bleiben. Die Direction beantragt, fl. 60.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 6·—, gleich 6 Percent per Actie zu verwenden, fl. 7000 als ausserordentliche Dotation dem Reservefond zuzuführen und fl. 12.543·82 auf neue Rechnung vorzutragen. Hiedurch erhebt sich der ordentliche Reservefond auf fl. 20.779, der Reservefond für Werthverminderung auf fl. 51.494·61, beide zusammen auf fl. 72.274.09, d. i. 7·2 Procent des Actiencapitals. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Gutheissung der Anträge der Direction wurde dieser das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten.

Schiffahrtsverkehr in den deutschen Bodenseehäfen 1892 *). Nach der vom kaiserlich deutschen statistischen Amte veröffentlichten Statistik des Verkehres auf den deutschen Wasserstrassen gestaltete sich die Schiffahrtsbewegung in den deutschen Bodenseehäfen im Berichtsjahre folgendermassen:

In Fischbach sind angekommen 14 (— 16) Segelschiffe mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 432 t, darunter 7 deutsche und 7 schweizerische Schiffe. — Ausgelaufen sind ebensoviele Segelschiffe mit der gleichen Tragfähigkeit. Zugeführt wurden 108 (— 20) t Güter, verschifft 209 (— 33) t Güter.

In Friedrichshafen Schloss sind 59 (+ 10) Schiffe, darunter 1 österreichisches, 19 schweizerische und 39 deutsche und der Gattung nach 20 Personendampfer und 37 Segelschiffe eingelaufen, ausgelaufen ebenfalls 59 (+ 10) Fahrzeuge. Zugeführt wurden 220 (— 126) t Güter, verschifft 1 (+ 1) t Güter.

In Friedrichshafen Ort sind 8630 (— 206) Schiffe angelangt, darunter 7271 Personendampfer, 1211 Güterschiffe und 148 Segelschiffe. Unter den 1211 Güterschiffen waren 789 Trajectkähne und 66 Schleppschiffe. Der Flagge nach waren unter diesen Fahrzeugen 950 österreichische, 807 schweizerische und 6873 deutsche. Abgegangen sind ebenfalls 8630 (— 206) Schiffe, und zwar wie im Einlaufe 7271 Personendampfer, 1211 Güterschiffe (813 Trajectkähne, 348 Schleppschiffe) und 148 Segelschiffe. Zugeführt wurden 24.444 (— 8376) t, abgefahren 58.469 (— 4164) t.

In Eriskirch kamen 39 (— 38) Schiffe, sämmtlich Segler an, und zwar 20 österreichische, 2 schweizerische und 17 deutsche. — Ausgelaufen sind ebenfalls 39 Segler, darunter 26 österreichische, 4 schweizerische und 19 deutsche. Angefahren wurden 765 (— 55) t Güter, abgefahren 422 (— 848) t.

In Langenargen liefen 4977 (+ 309) Schiffe ein, darunter 4479 Personendampfer, 254 Schleppschiffe und 244 Segelschiffe und der Flagge nach 587 österreichische, 49 schweizerische und 4341 deutsche Fahrzeuge. Im Auslaufe wurden 4977 (+ 358) Schiffe gezählt, darunter 4479 Personendampfer, 254 Schleppschiffe und 244 Segler, der Flagge nach 586 österreichische, 44 schweizerische und 4347 deutsche. — Die Menge der zugeführten Güter betrug 6247 (+ 446) t, jene der verfrachteten Waaren 8163 (+ 42) t.

In Kressbronn trafen ein und liefen auch wieder aus 3108 (+ 348) Schiffe, darunter 3018 Personendampfer, 57 Schleppschiffe und 33 Segelschiffe. Der Flagge nach waren darunter: 513 österreichische, 11 schweizerische und 2584 deutsche Fahrzeuge. Zugeführt wurden 40 (— 65) t, abgefahren 903 (+ 314) t.

In Lindau kamen insgesammt an 12.050 (+ 328) Schiffe, darunter 1856 österreichische, 2868 schweizerische und 7326 deutsche Fahrzeuge. Der Gattung nach wurden 9165 Personenboote, 438 Schleppschiffe, 2187 Schlepp- und Trajectkähne und 260 Segelschiffe gezählt. Ausgelaufen sind insgesammt 12.041 (277) Schiffe, und zwar: 9147 Personen-Dampfboote, 439 Schleppschiffe, 2195 Schlepp- und Trajectkähne, 260 Segelschiffe. Der Flagge nach waren unter den ausgelaufenen Schiffen 1856 österreichische, 2863 schweizerische und 7322 deutsche. An Gütern wurden zugefahren 37.630 (— 1242) t, abgefahren 142.654 (— 17.663) t. — Unter den zugefahrenen Gütern waren 148 t Düngemittel aller Art, 69 t Lumpen, 42 t Knochen, 311 t rohe Baumwolle, 21 t Soda, 23 t Salpeter, Salz- und Schwefelsäure, 81 t unedle Metalle ausser Eisen, roh und als Bruch, 1224 t verarbeitetes Eisen aller Art, 115 t Cement, Trass und Kalk, 1119 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 1655 t Flachs, Hanf, Heede und Werg, 26 t Weizen und Spelz, 248 t Roggen, 320 t Hafer, 257 t Gerste, 136 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 79 t Oelsaat, 49 t Stroh und Heu, 93 t Kartoffeln, 2006 t frisches und getrocknetes Obst, 145 t Gemüse und Pflanzen, 57 t Glas und Glaswaaren, 699 t Häute, Leder, Felle und Pelzwerk, 274 t harte Holzstämme, 193 t harte Schnittwaare, 49 t harte Brennholzscheite, 87 t weiche Holzstämme, 57 t weiche Schnittwaare, 337 t weiche Brennholzscheite, 35 t Reisig und Faschinen, 143 t Borke und Lohe, 4164 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 263 t Holzwaaren und Möbel, 1758 t Instrumente. Maschinen und Maschinentheile, 176 t Branntwein, 1342 t Wein, 37 t Fische, 321 t Mehl und Mühlenfabrikate, 209 t Salz, 71 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 108 t Zucker, Melasse und Syrup, 759 t fette Oele und Fette, 344 t Petroleum und andere Mineralöle, 2448 t Steine und Steinwaaren, 470 t Steinkohlen, 35 t Coaks, 40 t Braunkohlen, 955 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 126 t lebendes Vieh, 1184 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 56 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan, 752 t rohe Wolle. Unter den abgefahrenen Gütern sind zu nennen: 1143 t Düngemittel aller Art, 884 t rohe Baumwolle, 404 t Knochenkohle und Knochenmehl, 311 t verarbeitetes Eisen aller Art, 178 t Cement, Trass und Kalk, 218 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 7264 t Weizen und Spelz, 784 t Roggen, 16.291 t Hafer, 3664 t Gerste, 14.928 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 144 t Stroh und Heu, 258 t Kartoffeln, 83 t frisches und getrocknetes Obst, 128 t Gemüse und Pflanzen, 2897 t Glas und Glaswaaren, 806 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 427 t harte Holzstämme, 18.895 t harte Schnittwaare, 173 t harte Brennholzscheite, 6529 t weiche Schnittwaare, 249 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 635 t Holzwaaren und Möbel, 1754 t Instrumente, Maschinen und Maschineutheile, 7361 t Bier, 395 t Branntwein, 824 t Wein, 2632 t Mehl und Mühlenfabrikate, 13.026 t Zucker, Melasse und Syrup, 341 t Rohtabak, 221 t fette Oele und Fette, 649 t Petroleum und andere Mineralöle, 1103 t Steine und Steinwaaren, 8782 t Steinkohlen, 133 t Theer, Pech, Harze aller Art und Asphalt, 146 t lebendes Vieh, 85 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 549 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan, 198 t rohe Wolle.

In Wasserburg sind eingelaufen und ausgelaufen 3891 (+ 261) Schiffe, und zwar: 710 österreichische, 2 schweizerische und 3179 deutsche, der Gattung nach 3781 Personendampfer, 87 Güterschiffe und 23 Segelschiffe. — Zugeführt wurden 1435 (+ 312) t Güter, verschifft 932 (+ 127) t Güter. — Unter den zugeführten Waaren sind zu erwähnen: 297 t frisches und getrocknetes Obst, 124 t Borke und Lohe, 27 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 51 t Branntwein, 71 t Reis, 246 t Petroleum und andere Mineralöle, 366 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, unter den verschifften Waaren 312 t frisches und getrocknetes Obst, 75 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 386 t Branntwein.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Ergebnisse des Importes und Exportes im Betriebsjahre 1893.) Dem statistischen Ausweise über den Fiumaner Seehafenverkehr im Jahre 1893 zufolge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1893) betrug die gesammte maritime Güterbewegung (exclusive Holz, sowie der übrigen nach Stückzahl angeführten Güter) in den Jahren

	1893	1892
	in Metercentnern	
Import	4,137.261	2,912.766
Export	2,782.000	2,134.872
Totale	6,919.261	5,047.638

demnach im letztverflossenen Jahre um 1,871.623 q mehr, wovon auf den Import 1,224.495 q, auf den Export 647.128 q entfallen. Die wichtigsten Handelsartikel des Seeverkehres betreffend, betrug:

*) Siehe Verordgs.-Bl. Nr. 18 ex 1893.

a) Import:

	1893	1892
	in Metercentnern	
Kaffee	19.070	15.893
Agrumen	52.286	10.316
Wein	998.554	638.824
Gnmmen und Harze	26.812	17.536
Oele, vegetabilische	25.000	12.670
Jnte	144.226	33.156
Reis	523.676	367.975
Petroleum	844.862	657.727
Gerbstoffe	19.995	10.594
Eisen und Stahl	36.545	14.165
Chemische Producte	59.054	11.827

b) Export:

	1893	1892
	in Metercentnern	
Zucker	355.386	173.610
Pflanmen	21.317	45.336
Reis	75.650	40.744
Papier	12.823	14.077
Chemische Producte	23.386	20.293
Gerbstoffe	107.584	88.962
Mineralwasser	33.055	36.826
Sprit	32.354	24.392
Mehl	905.304	680.130
Weizen	51.803	52.423
Mais	88.877	252.680
Gerste	470.662	195.793
Fisolen	308.973	215.241
Cellulose	34.297	21.202
ausserdem:	in Millionen Stück	
Fassdauben	57·00	34·75

Eine grosse Zunahme erfuhren somit im See-Ausfuhrverkehr namentlich die Artikel Zucker nach Italien (wegen der günstigen Fracht- und Platzverhältnisse); Reis (in Folge guter Conjnnctnr); Gerbestoffe, die (speciell Tanninextract) einen gesteigerten Absatz auf den westlichen Consumplätzen finden; bei den Körner- und Hülsenfrüchten, ebenso Mahlproducten waren die betreffenden Exportverhältnisse im Durchschnitt ziemlich günstig, daher auch — mit Ansnahme von Mais — die Verfrachtnngen eine ansehnliche Höhe erreichten. Die Ausfuhr von Pflaumen via Fiume (und analog auch über Triest) bewegte sich in sehr niederen Ziffern und gehören die beiden letzten Jahre zu den ungünstigsten im ahgelanfenen Decennium. Hinsichtlich Heranziehnng der Importgüter wurden Vorkehrungen namentlich bei Agrumen und sonstigen Südfrüchten, Reis, Jute, Mineralölen etc. getroffen und die gestiegenen Import-Quantitäten zengen für den vollen Erfolg der betreffenden Massnahmen. In der zweiten Hälfte des verflossenen Jahres ergaben sich auch günstige Constellationen für den Export von Getreide, Hülsenfrüchten nnd Mahlproducten und würden die diesfälligen Verfrachtungsmengen eine noch viel höhere Ziffer erreicht haben, wenn nicht ein theilweiser Mangel an Dampfern behufs Weiterbeförderung der angehäuften Güter eingetreten wäre, was eine Stanung des Verkehres im Allgemeinen Mangels an genügenden Lagerstätten znr Folge hatte. Wie in früheren Jahren, wurde auch im Jahre 1893 ein grosser Theil des Import- und Exportverkehres dnrch die Flotte der „Adria“ bewältigt. Mit Rücksicht auf die constante Verkehrssteigerung hat der kgl. ungar. Handelsminister eine neuerliche und ausgiebige Erweiterung sowohl der Bahnhof- und Hafenanlagen, als anch insbesondere die Herstellnng geräumiger gedeckter Lagerungsräume beschlossen, an welchen zn Zeiten des Verkehres ein fühlbarer Mangel eintritt, der die Leistungsfähigkeit des im Durchzngsverkehr für Ungarn wichtigen Hafens stark unterbindet und eine nachtheilige Rückwirknng auf dessen Entwicklungsgang ausübt.

Verschiedene Mittheilungen.

Gegenseitiger Schaden - Assecuranzverband österr. und ungarischer Eisenbahnen in Liquidation. (Jahresbericht und Rechnnngsabschluss für das Liquidationsjahr 1893.) Das für die ganze Dauer der Liqnidation des gegenseitigen Schaden - Assecuranzverbandes österr. und ungar. Eisenbahnen im Jahre 1890 gewählte Präsidium veröffentlicht den Jahresbericht nnd Rechnnngsabschlnss für das Liquidationsjahr 1893, ans welchem zn entnehmen ist, dass anf Grund der facnltativen Versicherung der nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden zusammen fl. 7593·94 abgerechnet und auf die an dieser Versicherung betheiligten Bahnverwaltungen anfgetheilt wurden. Dem Entstehungsdatum nach entfallen von dieser Summe auf das Jahr 1887 fl. 441·38, auf das Jahr 1888 fl. 6704·64, auf das Jahr 1889 fl. 447·92; der vorstehende auf das Jahr 1887 fallende Schadenbetrag von fl. 441·38 war vor Ablauf der Verjährung im vierten Quartal 1892 rechtzeitig angemeldet worden, konnte aber in den letztjährigen Rechnungsabschluss nicht mehr einbezogen werden. Ab 1. Jänner 1894 kommt dem Beschlusse der fünfjährigen Verjährung entsprechend bereits das Entstehungsjahr 1888 ganz in Wegfall, falls die Verjährung nicht nachweisbar unterbrochen wurde. Die gesammte Güterschadensumme per fl. 7593·94 wurde für die kgl. ungar. Staatseisenbahnen liquidirt. An Staatsgebühren wurden insgesammt fl. 11·03 liquidirt, von welchen fl. —.20 auf die kgl. ungar. Staatseisenbahnen und fl. 10·83 auf die österr. Nordwestbahn entfallen.

Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der für die nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden, sowie für Staatsgebühren abgerechneten Gesammtsumme per fl. 7604·97 entfallen auf die

Arad-Temesvárer Eisenbahn	fl.	12·49
Ungar. Westbahn	„	77·63
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	„	35·20
Königl. ungar. Staatseisenbahnen	„	2736·89
Fünfkirchen-Barcser Bahn	„	27·89
Mohács-Fünfkirchner Bahn	„	29·20
Budapest-Fünfkirchner Bahn	„	109·15
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungar. Linie)	„	910·90
K. u. k. Bosnabahn	„	30·19
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	„	4·67
Keszthely-Balaton Szt. Györgyer Bahn	„	—·15
Oesterr. Nordwestbahn	„	715·46
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	„	132·50
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„	1850·13
Böhmische Commercialbahnen	„	13·83
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linie)	„	910·62
Stauding-Stramberger Localbahn	„	5·04
Bosnisch-herzegowinische Staatsbahn	„	2·99
Neutitscheiner Localbahn	„	—·04

Gegenseitiger Brandschaden - Versicherungsverband österreichischer Eisenbahnen. (Jahresbericht und Rechnungsahschluss pro 1893.) Aus dem von der Oesterr. Nordwestbahn als Vorsitzende des Comité des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes österr. Eisenbahnen für das Jahr 1893 veröffentlichten Berichte und Rechnungsabschluss ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 357 Brandschadenfälle (um 17 Fälle mehr als im Jahre 1892) zur Anzeige gebracht worden sind, von welchen 321 Fälle nnd ein erst im Jahre 1894 ex 1893 angemeldeter Fall abgerechnet wurden; die übrigen 36 Fälle konnten wegen verspätet oder gar nicht eingelangter Anmeldung der definitiven Schadenhöhe in diese Jahresabrechnung nicht einbezogen werden. Die aus dem Geschäftjahr 1892 verbliebenen 52 Brandschadenfälle wurden zur Gänze abgerechnet und in den Rechnungsabschluss pro 1893 aufgenommen, so dass in Hinknnft Abrechnungen aus dem Jahre 1892 nicht mehr vorkommen können, da die im Uebereinkommen vorgesehene einjährige Verjährungsfrist eine eventuelle nachträgliche Brandanzeige aus diesem Jahre unstatthaft erscheinen lässt. Die 322 abgerechneten Brandschadenfälle aus dem Jahre 1893 und die 52 rückständig gewesenen Brandschadenfälle einschliesslich einiger Nachträge aus dem Jahre 1892 wnrden mit einem Gesammtschadenbetrage von fl. 77.807·49 liquidirt, wovon fl. 456·42 als vom Verbande nicht zu tragende Schaden-Präcipna in Abzug kommen; zu dem den Verband belastenden Restbetrage von fl. 77.351·07 sind die Jahreskosten der Administration pro 1893 mit fl. 3874·82, deren 5percentige Verzinsung mit fl. 97·51, weiters die Feuerwehrbeiträge pro 1892 mit fl. 4945·23, deren 5percentige Verzinsung mit fl. 228·01, und endlich die Staatsgebühren pro 1892 mit fl. 1092·50 und deren 5percentige Verzinsung mit fl. 51·31 hinzuzurechnen, so dass die Gesammtsumme von fl. 87.640·45 den anf Grund der Geschäftsabwicklung des Jahres 1893 auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilenden Jahresbetrag bildet. Nach den Entstehungsjahren nnd einzelnen Schadengattungen gesondert, entfallen von der nach Abzng der Präcipua verbliebenen Gesammtschadensumme per fl. 77.351·07 für Gebäude und Objecte vom Jahre 1892 fl. 9675·67 und vom Jahre 1893 fl. 28.613·77, für Inventargegenstände vom Jahre 1892 fl. 791·30 und vom Jahre 1893 fl. 2785·19, für Personalmobilien vom Jahre 1892 fl. 1557·41 und vom Jahre 1893

fl. 2401·83, für Fahrbetriebsmittel vom Jahre 1892 fl. 6453·78 und vom Jahre 1893 fl. 10.891·65, für Materialien vom Jahre 1892 fl. 59·32 und vom Jahre 1893 fl. 3191·15, sowie endlich für Güter vom Jahre 1892 fl. 7283·35 und vom Jahre 1893 fl. 3646·65. Es bezieht sich sonach ein Drittel der Gesammtschaden-Abrechnungssumme des Geschäftsjahres 1893 auf Brandschäden des Jahres 1892. Da die noch nicht abgerechneten 36 Brandschadenfälle aus dem Berichtsjahre beiläufig eine Schadensumme von fl. 8500 ergeben werden, so fallen auf das Kalenderjahr 1893 trotz der ungewöhnlich hohen Anzahl von 357 Brandanzeigen doch nur Schäden im Betrage von circa fl. 60.000, d. i. weniger als die Hälfte der im Jahre 1892 und kaum der vierte Theil der im Jahre 1891 erwachsenen Gesammtschadenziffer. Das Kalenderjahr 1893 kann somit als ein für den Verband ungewöhnlich günstiges Jahr bezeichnet werden. Vorschüsse wurden auf die in diesem Rechnungsabschlusse liquidirten Schadenfälle nicht ertheilt, kommen somit auch nicht in Rechnung. Die Administrationskosten, welche fl. 3874·82 betrugen, haben den Rahmen des hiefür durch die IV. Directions-Conferenz bewilligten herabgesetzten Präliminares von fl. 3800 um ein Geringes überschritten. Die Anzahl der Verbandsmitglieder hat sich im Jahre 1893 durch den Beitritt des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes vergrössert. Die im Berichtsjahre durch das Comité liquidirten Schadenanmeldungen Administrationskosten, Feuerwehrbeiträge und Staatsgebühren im Gesammtbetrage von fl. 87.640·45 vertheilen sich wie folgt:

Oesterr. Nordwestbahn	fl.	12.288·81
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	„	1.451·26
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„	20.796·55
Böhmische Westbahn	„	268·22
Buschtěhrader Eisenbahn	„	434·97
Böhmische Commercialbahnen	„	23·—
Aussig-Teplitzer Eisenbahnen	„	628·31
Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	„	8.940·39
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	„	5.604·95
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	„	34.815·60
Mährische Grenzbahn	„	1.613·68
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	„	682·08
Mähr.-Schles. Centralbahn	„	23·80
Eisenbahn Wien-Aspang	„	3·—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien)	„	24·80
Steyrthalbahn	„	41·03

Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der liquidirten Schäden, Administrationskosten und Staatsgebühren von zusammen wie oben fl. 87.640·45 entfallen auf die

Oesterr. Nordwestbahn	fl.	5.574·58
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	„	1.411·10
Böhmische Nordbahn	„	1.260·52
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„	10.881·26
Böhmische Westbahn	„	1.199·78
Buschtěhrader Eisenbahn	„	2.632·72
Böhmische Commercialbahnen	„	224·86
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	„	1.748·17
Südbahn-Gesellschaft	„	12.720·97
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	„	9.514·65
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	„	35.020·12
Localbahn Dolina-Wygoda	„	14·17
Prag-Duxer Eisenbahn	„	361·37
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	„	299·87
Mährische Grenzbahn	„	399·82
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	„	2.711·65
Mähr.-Schles. Centralbahn	„	515·97
Eisenbahn Wien-Aspang	„	294·49
Stauding-Stramberger Localbahn	„	58·24
Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn Serajevo-Metković	„	249·99
Neutitscheiner Localbahn	„	24·88
Mühlkreisbahn	„	50·13
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	„	394·36
Steyrthalbahn	„	67·91
und auf das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt	„	8·87

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 2. April unter dem Vorsitz des Civilingenieurs E. A. Ziffer stattgehabten Vereinsversammlung hielt der Bauunternehmer Gotthard Ritter von Ritschl einen Vortrag über elektrische Bahnen mit Beziehung auf die Stadt Wien. Der Vortragende betonte die actuelle Seite dieses Themas durch die gegenwärtig sich vorbereitende Reform der Verkehrsfragen Wiens und begrüsst die sich hiedurch ergebende Aussicht auf eine radicale Beendigung der so viel besprochenen Verkehrscalamitäten. Die Umgestaltung und Erweiterung des Wiener Strassenbahnverkehres erheische vor Allem die Lösung der Systemfrage. In einer allgemein gehaltenen Darstellung beleuchtete der Vortragende die verschiedenen Strassenbahnsysteme, welche durch interessante photographische Abbildungen veranschaulicht wurden, und entwickelte sodann das Princip, nach welchem die Ausführung einer Strassenbahn zu erfolgen hätte. Die dem Pferdebahnbetriebe anhaftenden Mängel führten naturgemäss zur Umwandlung dieses Betriebssystemes in ein solches mit mecbanischen Motoren, wobei entweder Dampfstrassen-, Kabel- oder elektrische Bahnen zur Ausführung gelangten. Mit Rücksicht auf die Wiener Verbältnisse erörterte von Ritschel die Anwendbarkeit der Kabel- und elektrischen Bahnen, indem er die ersteren als minder geeignet, hingegen den elektrischen Betrieb im Hinblicke auf seine erprobte Leistungsfähigkeit als besonders empfeblenswerth bezeichnet. An der Hand einer 983 Bahngesellschaften mit zusammen 19.659·4 km Länge umfassenden Zusammenstellung über Strassenbahnen aller Systeme in den Vereinigten Staaten von Nordamerika nnd Canada constatirt Redner, dass 63 Percent der gesammten Länge der Strassenbahnen mit elektrischer, und zwar mit oberirdischer Stromleitung betrieben werden, so dass unbestritten dieser Leitungsart der erste Rang eingeräumt werden müsse. Aus dieser mit Ende 1893 abgeschlossenen Znsammenstellung ist die weitere Tbatsache zu entnehmen, dass von den verschiedenen Oberleitungssystemen bei einer Streckenlänge von 12.387·2 km mit 12.113 Motor- und 2691 Beiwagen das System Tbomson-Houston mit fast 50 pCt. der gesammten Länge zur Anwendnng gelangte, während auf das System Edison nur 18·75 pCt., Westinghouse 17·07 pCt., Short 5·92 pCt., Detroit 4·47 pCt. und auf andere Systeme 8·49 pCt. entfallen. Aber auch in Europa hat sich das System Thomson-Houston wegen seiner vorzüglicben Verwendbarkeit Eingang verschafft und derart bewährt, dass dermalen schon 7800 km Strassenbahnen in Deutschland, Frankreich, Belgien, Italien und England elektrisch betrieben werden. Das Bild über die verschiedenen Arten der Strassenbahnsysteme durch Anführung der charakteristischen Eigenschaften der Untergrund- und Unterniveaubahnen vervollständigend, gibt der Vortragende dem Systeme der oberirdiscben Stromzuleitung mit Rücksicbt auf die geringen Anschaffungskosten, den billigen Betrieb und die leichtere Ueberwachung für die Wiener Verkehrsanlagen den Vorzug und hält für die innersten Stadttbeile die Anlage von elektrischen Unterniveaubahnen als zulässig. Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen beleuchtete der Redner in grossen Zügen die seinem Projecte Praterstern—Kagran mit den Fortsetzungslinien aus dem II. Bezirke zur Börse und zum Südbahnhofe zu Grunde liegenden Motive und glaubt in deren Verwirklichung für die Stadt Wien eine wertbvolle Ergänzung des Strassenbahnnetzes zu erblicken. Der Schluss des Vortrages klang in der Anregung aus, auch dem Studium der Frage der allmähligen Einführnng des elektrischen Betriebes auf bestehenden Localbahnen näher zu treten.

Verlosungen.

Am 2. Februar:

Ofner Bergbahn. Actien (Rückzablung ab 2. Juli).

Am 5. März:

Somogy-Szobb—Barcser Localbahn.

Am 8. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 1. April:

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzablung ab 1. Juli).

Am 2. April:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten (Mährisch-schlesische Nordbahn) (Rückzablung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1884 (Rückzahlung ab 1. October).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Mai 1894 treten die nachstehend verzeichneten Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag II zum Ausnahmetarife vom 1. August 1892 für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

b) Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. Juni 1893 für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien.

c) Nachtrag IV zum Ausnahmetarife vom 1. April 1890 für den Kohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Strecken Wien—Startsch-Trebitsch und Zellerndorf—Sigmundsherberg-Horn der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Sämmtliche vorangeführten Nachträge enthalten Frachtsätze für den neueröffneten bei der Station Brzezinka gelegenen „Marthaschacht der Carlssegengrube", der sub c) erwähnte Nachtrag IV enthält überdies eine Berichtigung.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 3. April 1894. [259]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des provisorischen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Futtermitteln.

Der vom 20. August 1893 bis auf Weiteres giltige provisorische Ausnahmetarif für den directen Transport von Mais, Kleie etc., Malztreber und Schlempen des obigen Verbandes nebst den Nachträgen I und II, sowie der zu diesem Tarife mit 20. Jänner 1894 erschienene Anhang treten ab 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Budapest, am 3. April 1894. [260]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Festsetzung der Arbeitszeit für die Auflieferung und Verladung, sowie für die Ausladung und Abholung von Gütern.) Auf den Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn sind für die vorbezeichnete Gütermanipulation folgende Tagesstunden als Arbeitszeit festgesetzt: Für die Monate April bis einschliesslich September von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends; für die Monate October bis einschliesslich März von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends. Aus den reglementarischen und Tarifbestimmungen ist zu ersehen, welche Güter von den Parteien in die Eisenbahnwagen einzuladen und aus denselben auszuladen sind, sowie die Fristen, innerhalb welcher diese Leistungen bewirkt werden müssen. [G.-I.-Z. 5378/III.]

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Nachtrag 2 zu den allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen etc.) Am 1. April gelangt der zweite Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern" zur Ausgabe, welcher u. A. Aenderungen und Ergänzungen der §§ 11, 12, 18, 28 und 38 enthält.

Hannover-Bayerischer Gütertarif. Heft Nr. 1 vom 1. August 1893. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. ist der Nachtrag 2 in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Ausnahmetarifes 4 (für Düngemittel u. s. w.),
2. Einführung der Ausnahmetarife 10 (für rohe Kalisalze u. s. w.) und 11 (für Kalk u. s. w. zu Düngezwecken).

(393)

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten nogrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die Zeichnung auf Pauspapier nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — Preise mässig, Arbeit schnell und solid.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
747	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquets, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Prag B.N.B. loco	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquets und für 10000 kg pro Wagen bei Coaks. Im Uebrigen unter Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, vorläufig längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	34·1 kr. ö. W. Noten		Im Kartirungswege		
748	Oesterr. Nordwestbahn		Leinenwaaren	L i e b a u	Wien Praterquai, resp. Korneuburg	Bei Aufgabe von 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Oesterr.-Donauumschlags-Verkehr via Wien, bezw. via Korneuburg vom 1. April 1893	232 Centimes	220 Centimes	12 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bis Wien lautend auf den Reclamanten als Aufgeber und der Nachweis-Documente über die Weiterbeförderung nach dem Oriente, bis längstens Ende März 1895	
749	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Rohzucker	Černožitz	Kolin transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	37·6 kr.	33·3 kr.	4·3 kr.	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz hat nur Giltigkeit für Sendungen nach Pacek
750	Oesterr. Nordwestbahn		**Ergänzung.** Der für Kalksteine von Zawratetz-Třemošnitz nach Aussig in der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf dem im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süduorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen“ vom 1. Jänner 1894, sub Position 9, Seite 6, enthaltene Frachtsatz per 19·8 kr. ö. W. pro 100 kg findet auch auf Transporte Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach über Türmitz hinaus liegenden Stationen aufgegeben werden.											
751	Oesterr. Nordwestbahn		**Ergänzung.** **Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungar. Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 28. December 1893, unter fortl. Nr. 2883, verlautbarte Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.											
752	B.N.B.		Der Giltigkeitstermin der im Verordnungs-Blatte Nr. 28 vom 10. März l. J., sub Post 592, für Baumaterialien etc. veröffentlichten Begünstigung wird bis Ende December l. J. verlängert.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
753	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh ale Frachtgut in Wagenladungen	den in den Specialtarifen, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Hornvieh dee nebengenannten Verkehres, giltig vom 1. März 1894, angeführten österreichischen und ungarischen Stationen	S t. M a r g r e t h e n		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Specialtarife, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Hornvieh des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, giltig vom 1. März 1894	Verschieden	Die in den genannten Tarifen enthaltenen Frachtsätze nach St. Margrethen finden auch Anwendung auf Hornvieh-Transporte, welche in Bregenz per Bahn eintreffen und sodann nachweislich per Bahn nach St. Margrethen weiter befördert werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe bis und ab Bregenz, auf welchen durch den Stadtrath in Bregenz bestätigt erscheint, dass die Thiere auf dem städtischen Viehmarkte in Bregenz thatsächlich aufgetrieben waren. Diese Documente sind bis längstens Ende Jänner 1895 vorzulegen	Hiedurch wird die in der Nr. 17 dieses Blattes vom 13. Februar 1894 unter fortl. Nr. 390 enthaltene Publication aufgehoben und ersetzt
754	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte b) Oelsaaten c) Kleie d) Oelkuchen und Oelkuchenmehl } russischer Herkunft	Belzec trs., Brody trs., Hnsiatyn trs., Krystynopol trs., Nadbrzezie trs., Nowosielitza trs., Podwoloczyska trs., Rawa ruska trs., Sokal trs.	G i e p e r s l e b e n	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. — Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Getreide etc. für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 15. April 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 15. April 1895	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ad a) und c) Die jeweils für Sendungen nach Nordhausen geltenden Frachtsätze Ad b) Die jeweils für Sendungen nach Nordhausen geltenden Frachtsätze, gekürzt um 0·03 Mk. für 100 kg Ad d) Die jeweils für Sendungen nach Nordhausen geltenden Frachtsätze, gekürzt um 0·02 Mk für 100 kg		Im Kartirungswege		
755	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Mit Giltigkeit vom 20. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Güterabfertigungsstelle „Wien-Praterquai“ mit den für die Station Wien-Lagerhaus (D.U.B.) giltigen Frachtsätzen in Theil II, Heft 2, des Gütertarifes für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. August 1893 einbezogen.										
756	K.k.St.B.		Im Verordnungs-Blatte Nr. 22 vom 24. Februar 1894, Post Nr. 469, „Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband“ ist bei den im Rückvergütungswege bewilligten Nachlässen einzuschalten: Nach Freiland . . . . . 2·4 kr. „ Hohenberg . . . . . 2·6 „ „ Kernhof . . . . . 2·9 „ „ Waldegg . . . . . 1·1 „ } pro 100 kg										

Fortlaufende Nr.	757	758	759
Die Publication erfolgt	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
von der / und im Namen der			Oesterr. Nordwestbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Fassdauben von Buchsnholz aus Position H—19/2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Coaks	Kartoffeln (Erdäpfel), verpackt und unverpackt
für die Transportstrecke: von	Den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von Hruschau und Karwin	Hlinsko / Zdiretz-Kreuzberg
für die Transportstrecke: nach	Olszanica	Ratschach-Weissenfels, Assling, Jauerburg und Lees-Veldes	Fiume / Triest S.B. und Freihafen S.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse der Anglo-Oesterr. Dampf-Fässer-Fabrik in Olszanica" und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender, bezw. die empfangende vorgenannte Fabrik auf eigene Kosten zu bewirken	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Südnordösterr.-Ungar. Verbandstarif vom 1. Jannar 1892
Frachtsatz per 100 kg	Specialtarif 2	Verschieden	125 / 109 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. Stener
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Ansnahmetarif I	Verschieden	109 / 90 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. Stener
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	4·0 kr.	16 / 19 kr. ö. W.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebühren-Antheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
760	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Sand	Aussig	Teplitz	**Auflieferung von 250 Tonnen.** Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VII	Vom 10. April 1894 bis 30. April 1894	Localgütertarif	Kronen für 1000 kg: 1·44	1·20	0·24	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, welche spätestens 6 Wochen nach erfolgter Beendigung der Transporte einzureichen sind	
761	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 (in vollen Wagenladungen)	Startsch-Trebitsch	Laun	Aufrechthaltung der für Specialtarif 2 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	60·4 kr.		Im Kartirungswege		
762	**B.N.B.**	Für Banmaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für den Erweiterungsbau der Cottondruckerei in Böhm.-Leipa bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Böhm.-Leipa zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.													

Specialfabriken
für
PUMPEN WAAGEN
aller Arten, für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling
kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik
zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.
1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.
Preisgekrönten Perlmooser
PORTLAND-CEMENT
und echt **Kufsteiner Roman-Cement**
liefern wir in vorzüglicherer, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.
Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)
Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:
Direction u. Niederlage Wien, IV., Wiedner Str. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidt, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Henseli in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Finme.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn.

Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:

Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6

Telephon Nr. 7664. (414)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

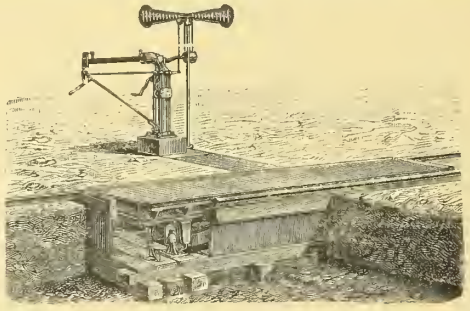
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme

besondere (410)

Grassamen-Mischung

(stark und langbewurzelt)

per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren

WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.

WIEN

I., Wallfischgasse Nr. 8.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis nnd franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Stahlfederfabrik eigener Erzeugung.

Federhalter jeder Art.

Carl Kuhn & Co.

Gegründet 1843

WIEN.

(403)

In allen Schreibrequisiten-Handlungen zu haben.

Nürnberger Waaren.

Farbiges

Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** nnd gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport anf normalen nnd Secnndärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- nnd Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier-** nnd **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Branereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- nnd Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritns-Brennereien, Spiritns-Raffinerien, Stärkezncker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- nnd Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zncker-Fabriken, Branereien, Färbereien, Liqnenr-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nageizain, Kolbenkupfer** für Knpferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. Wien, 10. April 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen — Die Sonntagsruhe im Güterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen. — Eisenbahnrecht. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Ban. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. März 1894, Z. 14,123, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit Vorsitzenden in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die versuchsweise Verwendung einer neuconstruirten Doppelsignallaterne für zweitheilige englische Weichen.

Die Verwaltung der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn hat in der Station Jedlesee trans. bei einer zweitheiligen englischen Weiche eingehende Studien und Versuche mit einem nach dem Systeme der kgl. Bayerischen Staatsbahnen construirten Wechselsignalkörper angestellt und hienach in dem Bestreben, die der bayerischen Type anhaftenden Mängel zu beseitigen, eine einfach construirte Doppelsignallaterne in Vorschlag gebracht, welche unter Festhaltung der Signalbilder der bayerischen Type und des in Oesterreich üblichen und bestbewährten Systemes der bei Tage weissen und bei Nacht transparenten Signalbilder auf schwarzem Grunde, auch den Vortheil bietet, dass deren Anschaffungskosten bedeutend geringer sein werden, als jene der bayerischen Signallaterne.

Mit Rücksicht auf die vortheilhaften Eigenschaften dieser von der Oesterreichischen Nordwestbahn in Vorschlag gebrachten Doppelsignallaterne wurde die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ermächtigt, der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn die probeweise Anwendung dieses Signalmittels vorläufig bei der in Rede stehenden Weiche zu gestatten.

Das Handelsministerium nimmt hievon Anlass, die geehrte Verwaltung einzuladen, hievon der Directoren-Conferenz zu dem Zwecke Mittheilung machen zu wollen, damit die von der Oesterreichischen Nordwestbahn vorgeschlagene Construction einem eingehenden Studium unterzogen und Seitens der geehrten Bahnverwaltungen ein Gutachten darüber abgegeben werde, ob es sich nicht empfehlen würde, dieses Weichensignal in die neue Signalordnung einzubeziehen.

Die Verwaltung der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn wird eingeladen, die erforderlichen Zeichnungen des in Rede stehenden Signalmittels der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Verfügung zu stellen.

Ueber das Ergebniss der Berathung wolle ehestens Bericht erstattet werden.

Wien, am 30. März 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chabówka über Neumarkt nach Zakopane.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ladislaus Grafen Zamoysky, Gutsbesitzer in Zakopane die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chabówka über Neumarkt nach Zakopane im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. März 1894. Z. 12.922.

Errichtung eines öffentlichen Freilagers für Getreide in Bregenz.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium der Stadtgemeinde Bregenz die Concession zur Errichtung eines öffentlichen Freilagers für ausländisches unverzolltes Getreide mit den Befugnissen des § 2, lit. a, des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, in den am Viehhofe gelegenen Localitäten ihres öffentlichen Lagerhauses zu Bregenz ertheilt.

Mit Rücksicht auf den dadurch erweiterten Geschäftskreis dieses Lagerhauses hat § 12 des Reglements desselben nachstehende Fassung erhalten:

§ 12.

Ausgeschlossen von der Lagerung sind: Tabak und Salz als Monopolsartikel; ferner alle Waaren, welche leicht dem Verderben unterliegen, feuergefährlich, zur Selbstentzündung geneigt, ätzend oder geeignet sind, auf ihre Umgebung nachtheilig einzuwirken; endlich zoll- oder steuerpflichtige, oder sonstige einer zoll- oder steuerämtlichen Controle unterliegenden Waaren im Allgemeinen mit Ausnahme von zollpflichtigem Getreide, welches nach Zulass der finanzbehördlichen Bewilligung und nach Massgabe des der Lagerhaus-Verwaltung zur Verfügung stehenden Raumes zur Einlagerung übernommen wird.

H.-M.-Z. 60.132 ex 1893.

Abänderung der §§ 3 und 4 des Reglements für das öffentliche, mit einem Freilager verbundene Landeslagerhaus für Getreide jeder Art und Spiritus in Krakau.

Die §§ 3 und 4 des mit Erlass des Handelsministeriums vom 28. December 1889, Z. 53.709, einvernehmlich mit dem Finanzministerium genehmigten Reglements für das öffentliche, mit einem Freilager verbundene Landeslagerhaus für Getreide jeder Art und Spiritus in Krakau lauten fortan, wie folgt:

§ 3.

Verwaltung.

Der galizische Landesausschuss übernimmt das öffentliche Landeslagerhaus für Getreideproducte und Spiritus in Krakau in eigene Verwaltung.

Mit der Führung dieser Verwaltung und des Betriebes des Lagerhauses wird der vom Landesausschusse ernannte Director betraut.

Der Wirkungskreis des Directors wird durch eine besondere Instruction vom Landesausschusse bestimmt und geregelt.

§ 4.

Der Landesausschuss setzt den Etat sämmtlicher Administrationsbeamten und Diener dieses öffentlichen Lagerhauses fest.

Z. 65.356 ex 1893.

Die Sonntagsruhe im Güterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen.

Im zweiten Hefte des „Archivs für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1894, wird über die Ermittlungen berichtet, welche in Folge eines Erlasses des kgl. preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. December 1891 über die Möglichkeit einer vollständigen Einstellung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen von einer ad hoc einberufenen Commission angestellt worden sind. Die Commission begann ihre Thätigkeit im Februar 1892 und stellte in der Zeit bis zum April 1893 in allen Eisenbahndirectionsbezirken unter Zuziehung von Vertretern der betheiligten Verwaltungsbehörden die erforderlichen örtlichen Untersuchungen an. Das Ergebniss ihrer Arbeiten wurde in einem an den Ressortminister gerichteten Berichte vom 31. Mai 1893 niedergelegt.

Die in den einzelnen Verwaltungsbezirken vorgenommenen Erhebungen haben hiernach das überraschende Ergebniss gehabt, dass nach den örtlichen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen auf den einzelnen Bahnlinien die Durchführung der vollen Sonntagsruhe im Güterverkehr, abgesehen von vereinzelten Ausnahmefällen, keinen nennenswerthen Schwierigkeiten begegnen und mit verhältnissmässig nur geringen Kosten möglich sein würde. Allerdings sind dazu fast überall mehr oder weniger umfassende Verschiebungen des Locomotiv- und Zugspersonals, sowie Umstationirungen und theilweise auch Neuanschaffungen von Locomotiven nöthig; auch müssen an verschiedenen Stellen die Bahnanlagen zum Zwecke der Unterbringung der Güterzüge während der Ruhezeiten eine Erweiterung erfahren. Indessen erfordern alle diese Massnahmen nach den Berechnungen der Commission im ganzen Staatsbahnbereich an einmaligen Aufwendungen immer nur den Betrag von 1,848.192 Mk.

Ebenso sind auch die erforderlich werdenden dauernden (jährlichen) Ausgaben verhältnissmässig gering. Diese entstehen hauptsächlich durch die regelmässige Beförderung des in die Ruhe eintretenden Fahrpersonals in die Heimat an den Tagen vor den Sonn- und Festtagen und zurück, sowie durch die damit in Verbindung stehenden unvermeidlichen Leerfahrten der Locomotiven. Ausserdem erwachsen dadurch, dass an den Wochentagen bei Einführung der Sonntagsruhe mehr Züge als bisher gefahren und in Folge der stärkeren Belastung der Züge an den Wochentagen mehr Vorspannlocomotiven herangezogen werden müssen, sowie ferner durch die erforderliche Bewachung der während der Ruhezeit auf den Stationen liegenden Züge vielfach besondere Kosten. Dagegen werden Personalvermehrungen in Folge der Sonntagsruhe nur in ganz vereinzelten Fällen aus besonderen Gründen erforderlich, so dass hiefür keinerlei nennenswerthe Ausgaben zu veranschlagen waren. Die dauern-

den Ausgaben sind danach von der Commission auf 849.688 Mk. berechnet worden.

Diesen — einmaligen wie dauernden — Kosten gegenüber würden aber Ersparnisse von nicht weniger als 4,132.522 Mk. entstehen. Diese haben zum bei weitem grössten Theile darin ihren Grund, dass bei Einführung der Sonntagsruhe die Zahl der zu leistenden Zugkilometer eine erhebliche Verminderung erfährt. Bei voller Durchführung der Sonntagsruhe würden im Jahresdurchschnitt 8,234.910 Zugkilometer weniger als sonst zu leisten sein, was bei Zugrundelegung des von der Commission angenommenen Einheitssatzes von 20 Pfennig für das Zugkilometer schon allein eine Ersparniss von jährlich 1,646-982 Mk. ergibt. Weitere Ersparnisse treten ein durch Verminderung der Uebernachtungen des Fahrpersonals, Wegfall der dafür zu zahlenden Uebernachtungsgelder; durch Minderbedarf an Rangir- und Reservelocomotiven, durch Entbehrlichwerden desjenigen Personals, welches bisher an Sonn- und Festtagen für Stellvertretungszwecke besonders bereit gehalten werden musste, um den Beamten in der vorgeschriebenen Weise den Besuch des Gottesdienstes zu ermöglichen. In den Ersparnissen sind aber nicht mit enthalten die Löhne, welche bisher an das regelmässig an Sonn- und Festtagen erforderliche, künftig aber an diesen Tagen Ruhe haltende Arbeiterpersonal gezahlt worden sind — im Ganzen jährlich 2,309.390 Mk., weil die Commission von der Voraussetzung ausging, dass diese Löhne bei Einführung der Sonntagsruhe den betheiligten Arbeitern nicht würden vorenthalten werden können.

Bei Einführung der vollen Sonntagsruhe im Güterverkehr würden allein im Güterdienst 52.278 Bedienstete Sonntagsruhe erhalten, das sind 25.239 mehr, als schon an Sonn- und Festtagen im Güterverkehr vom Dienst befreit waren.

Dieses günstige Resultat erhält nun aber eine wesentliche Aenderung durch die Aufwendungen, die unabhängig von den örtlichen Bedürfnissen für den ganzen Staatsbahnbetrieb bei Einführung der vollen Sonntagsruhe entstehen würden, und zwar durch Vermehrung der Zahl der Güterwagen und durch die Mehrausgaben für Wagenmiethe.

Bei Einführung der vollen Sonntagsruhe würde eine grosse Zahl der in ihrem Laufe aufgehaltenen und zum Stillstand genöthigten Wagen erst später als bisher zur anderweiten Verwendung bereit gestellt werden können. Der zur Zeit vorhandene Bestand an Güterwagen würde also zur rechtzeitigen Gestellung derjenigen Zahl von Wagen, welche bisher zur Beladung gestellt werden konnten, künftig wenigstens zeitweise — bei starkem Verkehr — nicht mehr genügen.

In Folge dessen würden für

Neubeschaffung von offenen Güterwagen	26,265.000 Mk.
„ „ bedeckten „	12,600.000 „
„ „ Specialwagen	1,156.500 „
Aufstellungsgleise zur Unterbringung der neu beschafften Wagen	2,460.000 „
zusammen	42,481.500 Mk.

(einmalig) ausgegeben werden müssen.

Hierzu kämen ferner an dauernden Ausgaben noch Mehrausgaben an Wagenmiethen, die durch die Sonntagsruhe und die dadurch bedingte Verzögerung des Wagenumlaufs herbeigeführt werden. Diese Mehrausgaben sind auf 283.000 Mk. berechnet. Mithin würden für den Fall der vollständigen Einstellung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen an einmaligen Kosten entstehen

1,848.192 Mk. + 42,481.500 Mk. = 44,329.692 Mk.;

an fortdauernden (jährlichen) Kosten

849,688 Mk. + 283.000 Mk. = 1,132.688 Mk.;

dagegen jährliche Ersparnisse von 4,132.522 Mk.

Die oben angegebene Vermehrung des Wagenparks, der 42,481.500 Mk. kosten würde, würde nach Ansicht der Commission indess nur zu dem Zweck nothwendig sein, um auch in den Zeiten des stärksten Verkehrs unter Aufrechthaltung der Sonntagsruhe den an die Eisenbahnverwaltung zu stellenden Anforderungen zu genügen; dagegen würde in den Zeiten des schwachen und mittleren Verkehrs auch bei Einführung der Sonntagsruhe der gegenwärtige Wagenbestand ausreichen. Die mehrbeschafften Wagen würden also den grössten Theil des Jahres unbenützt bleiben müssen. Die Commission war der Meinung, dass es wirthschaftlich nicht zu rechtfertigen sei, für die Vermehrung des Wagenparks ein so bedeutendes Capital aufzuwenden und den grössten Theil des Jahres hindurch ungenützt zu lassen, lediglich um an den in Betracht kommenden wenigen Sonn- und Festtagen, die in die Zeit des starken Verkehrs fallen, die Sonntagsruhe im ganzen Umfange aufrechterhalten zu können. Vielmehr hat sie empfohlen, von der Mehrbeschaffung von Güterwagen in dem berechneten Umfange abzusehen und in solchen Zeiten, wo ausnahmsweise wegen lebhafter Zunahme des Verkehrs die Wochentage zur Bewältigung des letzteren nicht mehr ausreichen und deshalb Störungen in der Abwicklung der Güterbeförderung zu befürchten stehen, eine theilweise Einschränkung der Sonntagsruhe zu gestatten. In einem solchen Falle würde sich auch die Berechnung der sonstigen laufenden Ausgaben und Ersparnisse ändern.

Die Commission ist ferner der Meinung, dass auch bei Eintritt von Betriebsstörungen, sowie zur Abwendung drohender Betriebsstörungen eine vorübergehende Einschränkung oder Aufhebung der Sonntagsruhe jederzeit zugelassen werden muss. Ferner sollen solche Güter, die ihrer Natur nach oder aus besonderen Gründen die durch die Sonntagsruhe bedingte Verzögerung in der Beförderung nicht vertragen, auch während der Sonntagsruhe regelmässig befördert werden dürfen.

Bei Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr würden ferner die zur Zeit bestehenden Lieferfristen vielfach unzulänglich sein, weshalb eine entsprechende Verlängerung derselben geboten sein würde. Eine alsbaldige Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr ist nach der Ansicht der Commission insoweit möglich und erwünscht, als sie ohne Aufwendung besonderer Kosten oder innerhalb der durch den Staatshaushalts-Etat zur Verfügung gestellten Mittel geschehen kann.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund dieser Vorschläge durch Erlass vom 20. November 1893 die Eisenbahn-Directionen angewiesen, mit der weiteren Durchführung der Sonntagsruhe insoweit vorzugehen, als dies nach Massgabe der im Etat zur Verfügung stehenden Mittel, sowie mit den bestehenden Einrichtungen erreichbar ist, unter dem Vorbehalt, dass dabei eine Beeinträchtigung berechtigter Verkehrsinteressen überall vermieden wird. Insbesondere sind die Königlichen Eisenbahn-Directionen ermächtigt worden, bei Eintritt von Betriebsstörungen, sowie zur Abwendung drohender Betriebsstörungen die Sonntagsruhe nach ihrem pflichtmässigen Ermessen einzuschränken oder unter Umständen aufzuheben. Mit Rücksicht auf die im Herbst regelmässig wiederkehrenden Zeiten aussergewöhnlichen Verkehrs soll

ferner die Sonntagsruhe da, wo dies zur Sicherung einer regelmässigen Wagenzuführung an die Versandtbezirke erforderlich ist, ebenfalls soweit als nöthig eingeschränkt und diese Einschränkung nicht erst dann, wenn in Folge des gestiegenen Versandtes die Befriedigung des Wagenbedarfes bereits auf Schwierigkeiten gestossen ist, sondern um diese thunlichst zu vermeiden, rechtzeitig vor dem Eintritt der alljährlichen Verkehrssteigerung bewirkt werden. In dem Erlass sind die Königlichen Eisenbahn-Directionen weiterhin ermächtigt worden, mit der Ausführung der von der Commission zur Durchführung der Sonntagsruhe für erforderlich erachteten neuen Betriebsanlagen alsbald vorzugehen. Dagegen ist von einer Neubeschaffung von Locomotiven, sowie von einer Vermehrung der Güterwagen für Zwecke der Sonntagsruhe abgesehen, und in Betreff der ausnahmsweise auch an Sonn- und Festtagen zu befördernden Güter weitere Bestimmung vorbehalten. Die Fortgewährung der Löhne für die Sonn- und Festtage an die sonst auch an diesen Tagen beschäftigten, künftig aber Ruhe haltenden Bediensteten ist genehmigt worden.

Das „Archiv für Eisenbahnwesen“ spricht zum Schluss die Erwartung aus, dass, wenn auch die allseitige Durchführung so tief in die bestehenden Betriebseinrichtungen und Gewohnheiten eingreifender Massnahmen in einem so grossen Verkehrsgebiete nicht in kürzester Frist zu ermöglichen sei, doch sich schon jetzt mit Sicherheit voraussehen lasse, dass auf den Preussischen Staatsbahnen in absehbarer Zeit ausserhalb der Perioden des besonders starken Verkehrs, also während des grössten Theiles des Jahres, im Güterverkehr vollständige Sonntagsruhe herrschen werde.

Eisenbahnrecht.

Der Wagenrangirer A. einer Eisenbahn hatte im Eisenbahnbetriebe eine Verletzung am Fussgelenke erlitten, und war demselben eine Rente jährlicher 600 Mark zugesprochen worden, weil A. seinem Stande nach auf schwere körperliche Arbeit angewiesen und in Folge der Verletzung in seiner Erwerbsfähigkeit wesentlich beschränkt sei. Später erlangte A. eine dauernde Anstellung als Vollziehungsbeamter und die Eisenbahn klagte denselben auf Herabsetzung der Rente. Dieser Klage gab das Deutsche Reichsgericht Folge und bestätigte die von der ersten Distanz ausgesprochene Herabsetzung der Rente auf jährlich 380 Mark mit der Begründung, dass bei der seinerzeitigen Festsetzung der Rente auf die Möglichkeit des jetzt vorliegenden neuen Erwerbes nicht Bedacht genommen worden sei und dass also eine nachträglich eingetretene Veränderung der Verhältnisse im Sinne des § 7, Abs. 2, des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 vorhanden sei.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Tramwaylinie von der Zuckerfabrik in Tlumacz in das Gebiet der Gemeinde Gruszha. (Politische Begehung und Bauconsens.) Ueber Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums hat die k. k. Statthalterei in Lemberg auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 30. Mai 1893 durchgeführten politischen Begehung bezüglich des von der Firma „Cukrowarnia w Tlumaczi, Guminski, Volter i spolka“ vorgelegten Projectes für eine im Anschlusse an die Localbahn von der Station Tlumacz-Palahicze der Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn nach Tlumacz herzustellende, vorläufig mit animalischer Kraft zu betreibende Tramwaylinie von der Zuckerfabrik der genannten Firma in das Gebiet der Gemeinde Gruszha bis zur Gemeindegrenze von Jezierzany, im Sinne der Commissionsanträge den Consens zur Ausführung der gedachten Tramwaylinie ertheilt. [8. März, Z. 10.199.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Projectirte Schleppbahn nächst der Station Holzleithen der Salzkammergutbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung einer Schleppbahn nächst der Station Holzleithen der Salzkammergutbahn für den 10. April anberaumt. [G.-I.-Z. 5847.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Schleppbahn von Sedlec-Kuttenberg zum Ziegelofen der fürstl. Schwarzenberg'schen Herrschafts-Direction Sedlec: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kuttenberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der fürstlich Schwarzenberg'schen Herrschafts-Direction Sedlec für eine von Sedlec-Kuttenberg zu ihrem dortigen Ziegelofen herzustellenden Schleppbahn für den 10. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission die k. k. Bezirkshauptmannschaft Kuttenberg betraut. [G.-I.-Z. 5907.]

— (Linie Wien—Tetschen: Aufstellung einer Weichenwächterhütte in Schreckenstein.) In der Station Schreckenstein wurde in der Nähe der Wechsel Nr. 18 und 20 eine Weichenwächterhütte errichtet. [19. März, Z. 11.807.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Aufbau auf ein Wächterhaus und Herstellung eines Nebengebäudes in Pardubitz.) Das Project für den Aufbau eines Stockwerkes auf das Wächterhaus Nr. 1 Sd und für die Herstellung eines Nebengebäudes in Pardubitz wurde genehmigt. [21. März, Z. 14.880.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Errichtung einer Haltestelle in Minkwitz.) Beim Wächterhause Nr. 225 nächst km 192·6/7 der Strecke Reichenberg—Seidenberg wurde eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Minkwitz-Dörfl“ errichtet. [19. März, Z. 6755.]

— (Magazins-Schreibstube in Reichenberg.) Im Güteraufgabemagazin der Station Reichenberg wird den Bedürfnissen entsprechend eine zweite Schreibstube errichtet. [21. März, Z. 8814.]

Localbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Normale für Locomotiv-Drehscheiben.) Die Normalpläne für die Aufstellung von Locomotiv-Drehscheiben von 6 m Durchmesser wurden zur Ausführung bewilligt. [15. März, Z. 13.250.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Lieboch—Wies: Errichtung einer Station nächst Frauenthal: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für Errichtung einer Station nächst Frauenthal bei km 27·2/3 der Linie Lieboch—Wies für den 10. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr von Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 5071.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Aufhebung der unmittelbaren Ueberwachung central verriegelter Weichen durch die Weichenwächter.) Die Südbahn-Gesellschaft hat in der Instruction für Weichenwächter vorgeschrieben, dass der Weichenwächter sich bei dem ersten Wechsel, den ein in eine Station einfahrender Zug passiren muss, aufzustellen und dem Maschinenführer das Langsamfahrsignal zu geben hat. Nun gibt es auf den Linien dieser Bahngesellschaft auch Stationen, in welchen die Wechsel zwar mit der Hand gestellt, aber von der Nähe des Stationsgebäudes aus central verriegelt werden. Da nun nach vorgenommener Verriegelung der Wechsel ein Umstellen derselben durch Unberufene ganz ausgeschlossen ist, und ferner durch das Einklinken der Verriegelungshebel am Centralapparate die Gewissheit erlangt wird, dass die Spitzschienen an die Stockschienen vollkommen anschliessen, wovon sich übrigens der Weichenwächter beim Stellen des Wechsels mittelst der Hand ohnehin überzeugen muss, so hat die k. k. General-Inspec-

tion der Anschaunng der Südbahu-Gesellschaft zugestimmt, dass die unmittelbare Ueberwachung solcher central verriegelter Wechsel bei der Ein- nnd Durchfahrt der Züge nicht erforderlich sei, nnd es wnrde gleichzeitig gestattet, in die specielle Vorschrift über die Handhabung der Apparate zum centralen Verriegeln von Weichen folgende Bestimmung aufzunehmen: „Bei jenen Ein- und Ausfahrten, beziehungsweise Durchfahrten der Züge, bei welchen alle gegen die Spitze befahrenen Wechsel central verriegelt oder verlässlich gesperrt sind, ist die nnmittelbare Ueberwachung der Wechsel durch den Weichenwächter nicht nöthig.“ Dnrch diese Verfügung wird zwar eine Reducirung des Weichenwächter-Personales nicht erzielt, doch kann diesem Personale unter Umständen eine grössere Ruhezeit gewährt werden. [26. März, G.-I.-Z. 4694.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Umgestaltung von zwei Tenderlocomotiven in Locomotiven mit Schlepptendern.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Eisenbahn Wien-Aspang erbetene Umgestaltung der Tenderlocomotiven Nr. 6 nnd 7 in solche mit Schlepptendern genehmigt. [Z. 10.365.]

Nachrichten aus Ungarn.

Königl. ungar. Handelsministerium. (Auszeichnung des Ministerialrathes Peter Heim.) Se. Majestät hat dem Ministerialrathe des Handelsministeriums, Peter Heim, in Würdigung langjähriger und ausgezeichneter Dienstleistung das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei zu verleihen geruht.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verkehrs-Director Josef Berényi †.) Am 28. März starb in Budapest der Director der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Josef Berényi. Der Verstorbene wnrde seinerzeit bei Verstaatlichung der Theissbahn zu den Staatsbahnen übernommen nnd fungirte bisher als Verkehrs-Director der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova. (Technisch-polizeiliche Begehnng.) Am 29. März fand unter Führung des Ministerialsecretärs Aladár Lakatos und in Anwesenheit der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der sonstigen Interessenten, die technisch-polizeiliche Begehung der das Torontáler und den südlichen Theil des Temeser Comitates durchschneidenden Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova statt. Dem commissionellen Gutachten zufolge ist der Bauzustand der neuen Strecke als vollkommen entsprechend befunden worden, doch wird die Eröffnung erst nach Ankunft des kgl. ungar. Handelsministers erfolgen, der den Act der feierlichen Eröffnung dieser für die südöstlichen Gebiete Ungarns hochwichtigen Eisenbahn persönlich vollziehen wird. In Folge Eröffnung dieser Linie wird nnnmehr zwischen der Donauschiffahrts-Station Pancsova und der Station Nagy-Becskerek der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Nagy-Becskerek—Versecz und Nagy-Becskerek—Nagy-Kikinda, insbesondere aber der dnrch Vermittlung der letzteren von der Station Nagy-Kikinda der Hanptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova aus, die nächste Verbindung des zukünftigen Donau-Umschlagplatzes Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34) mit dem internationalen Eisenbahnnetze geschaffen. Aus diesem Anlasse hat sich die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen veranlasst gefunden, die bisher anf den Frachtenverkehr beschränkt gewesene Donaustation Pancsova ihrer Schiffahrt-Unternehmung, vom 1. April an für den Gesammtverkehr zn eröffnen. Pancsova ist ansserdem Station der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und wird nicht nur durch deren auf der Haupt-Donaulinie verkehrenden Post- und Frachtschiffe, sondern auch von den zwischen Zimony (Semlin), bezw. Belgrad, verkehrenden Localschiffen angelaufen.

Budapester Vicinal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlnng.) Am 22. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ladislaus Bossányi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Vicinal-Eisenbahn-Actiengesellschaft, Eigenthümerin der von der Bndapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) erbauten nnd von dieser mit Locomotivkraft betriebenen Localbahnlinien Budapest—Soroksár—Haraszti, Haraszti—Ráczkeve, Bndapest—Czinkota nnd Bndapest-Ó-Buda (Altofen)—Filatorigát—Szent-Endre statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1893). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlnng nnd Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1893 zur Verlesung, welchem zufolge im Ganzen 24.941 Züge verkehrten, die zusammen 404.725 km zurückgelegt haben. — Im Betriebe standen 16 Locomotiven und 44 Personenwagen. Die Anzahl der beförderten Personen beträgt 1,500.684. Die Gesammteinnahmen betragen zuzüglich des Gewinnrestes aus dem Jahre 1892: fl. 275.223·55, die Gesammtausgaben dagegen fl. 206.364·25, so dass sich ein Ueberschuss von fl. 68.859·30 ergibt. Die Generalversammlung genehmigte den Vorschlag der Direction, wonach die Vertheilung des ausgewiesenen Ueberschusses derart erfolgt, dass nach 7500 Stück Prioritätsactien eine Dividende von fl. 9 per Stück im Betrage von fl. 67.500 zur Auszahlung gelangt und der Rest von fl. 1359·30 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1892/93.) Die Gesammtlänge der vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands betrug am Schlnsse des Jahres 1892/93 42.963·69 km, von denen 31.521·77 Kilometer als Hauptbahnen nnd 11.441·92 km als Nebenbahnen betrieben wurden.

Für ganz Deutschland kamen bei 50,279.400 Einwohnern und einem Flächeninhalt von 540.483·58 qkm auf je 10.000 Einwohner 8·53 km und auf je 100 qkm Grnndfläche 7·94 km vollspuriger Bahnen. Am Schlusse des Jahres waren vorhanden: 15.475 Locomotiven mit 667,831.691 Mk. Beschaffungskosten, 28.901 Personenwagen mit 64.666 Achsen, 1,231.128 Sitz- und Stehplätzen und 245,948.414 Mk. Beschaffungskosten, 308.336 Gepäck- und Güterwagen mit 627.359 Achsen, 3,311.060 t Ladegewicht und 903,644.401 Mk. Beschaffungskosten und 1889 Postwagen mit 5219 Achsen. An Locomotivkilometern wurden auf den deutschen Eisenbahnen zurückgelegt: 538,363.396, davon 355,143.986 Nutzkilometer, an Wagenachskilometern von den Wagen deutscher und ausländischer Verwaltungen 13.158,971.247. Die Personenwagen leisteten hievon 2695,278.328, die Gepäckwagen 765,840.693, die Güterwagen 9403,122.362 und die Postwagen 294,729.864.

Der Gesammt-Personenverkehr belief sich auf 488,170.937 Personen mit 11.782,399.963 Personenkilometern. Hievon kamen, wie theils auf Grund genauer Aufzeichnungen, theils durch Schätzung ermittelt worden ist, auf die I. Classe 2,185.606 Personen mit 197,837.816 Personenkilometern (1·68 pCt.), auf die II. Classe 49,765.238 Personen mit 1819,021.795 Personenkilometern (15·44 pCt.), auf die III. Classe 300,363.525 Personen mit 5830,662 290 Personenkilometern (49·49 pCt.), auf die IV. Classe 126,974.587 Personen mit 3318,110.167 Personenkilometern (28·16 pCt.) und auf die Militärbeförderung 8,881.981 Personen mit 616,667.895 Personenkilometern (5·23 pCt.). Jede Person wurde durchschnittlich befördert in der I. Classe 90·52 Kilometer, in der II Classe 36·55 km, in der III. Classe 19·41 Kilometer, in der IV. Classe 26·13 km und bei der Militärbeförderung 69·43 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug bei der I. Classe 7·07 Mk. auf 1 Person und 7·82 Pfg. auf 1 Personenkilometer, bei der II. Classe 1·82 Mk. auf 1 Person und 4·99 Pfg. anf 1 Personenkilometer, bei der III. Classe 0·58 Mk. auf 1 Person und 2·98 Pfg. auf 1 Personenkilometer, bei der IV. Classe 0·52 Mk. auf 1 Person und 1·98 Pfg. auf 1 Personenkilometer und bei der Militärbeförderung 1·06 Mk. auf 1 Person nnd 1·52 Pfg. auf 1 Personenkilometer; im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 0·73 Mk. auf 1 Person nnd 3·01 Pfg. auf 1 Personenkilometer.

An Gütern gegen Frachtberechnung wurden 230,864.051 t mit 23.215,170.487 tkm befördert, davon 808.719 t mit 89,001.024 Tonnenkilometer (0·39 pCt.) Eilgut, 203,288.133 t mit 21.065,249.169 Tonnenkilometer (90·74 pCt.) Frachtgut, 385.017 t mit 46,548.837 Tonnenkilometer (0·20 pCt.) Militärgut, 2,487.915 Tonnen mit 323,414.028 tkm (1·39 pCt.) Vieh und 23,894.267 Tonnen mit 1690,957.429 tkm (7·28 pCt.) frachtpflichtiges Dienstgut. Ausserdem wurden 1,947.258 t mit 196,912.492 tkm (0·84 pCt. der gesammten Güterbeförderung) Güter ohne Frachtberechnung befördert. Jede Tonne ist durchschnittlich gefahren beim Eilgut 110·05 km, beim Frachtgut 103·62 km, beim Militärgut 120·90 Kilometer, bei der Viehbeförderung 129·99 km und beim frachtpflichtigen Dienstgut 70·77 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug beim Eilgnt 26·75 Mk. auf 1 t und 24·30 Pfg. auf 1 tkm, beim Frachtgut 3·98 Mk. auf 1 t und 3·84 Pfg. auf 1 tkm, beim

Militärgut 9·06 Mk. auf 1 t und 7·49 Pfg. auf 1 tkm, bei der Viehbeförderung 9·82 Mk. auf 1 t und 7·55 Pfg. auf 1 tkm nnd beim fracbtpflichtigen Dienstgut 1·29 Mk. auf 1 t und 1·83 Pfg. auf 1 tkm, im Gesammtdurcbschnitt 3·85 Mk. auf 1 t nnd 3·83 Pfennig auf 1 tkm.

Die gesammten Bauaufwendungen beliefen sich auf 10.612,879.347 Mk. oder 247.642 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge. Dazu kommt der Betrag, um den bei einer Anzahl von Bahnen der letzte Erwerbspreis die Bauaufwendungen übersteigt, mit im Ganzen 237,971.379 Mk., so dass sich ein Anlagecapital von insgesammt 10.850,850.726 Mk. oder 253.195 Mk. auf 1 km Eigentbumlänge ergibt. (Für 92·02 km konnten die Bauaufwendungen und das Anlagecapital nicht angegeben werden.)

Die gesammten Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere Verwaltungen stellten sich auf 1345,140.366 Mk. oder 31.393 Mk. auf 1 km Betriebslänge, die gesammten Betriebsausgaben ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen und des Pachtzinses auf 837,359.890 Mk. oder 19.542 Mk. auf 1 km Betriebslänge. Die Ausgaben erreichten mithin 62·25 Percent der Einnahmen; der Ueberschuss betrug unter Mitberücksichtignng des Pachtzinses und der Kosten für erbebliche Ergänzungen 489,363.451 Mk. oder 11.607 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge, oder 4·56 pCt. des verwendeten Anlagecapitals.

An Beamten und Arbeitern wurden im Jahresdurchschnitte beschäftigt: bei der Betriebsverwaltung 355.767 Personen mit einer Besoldung von 438,068.763 Mk., bei der Werkstätten-Verwaltung 60.829 Personen mit einer Besoldung von 66,804.892 Mk.

Im Betriebsjabre ereigneten sicb 483 Entgleisungen, 295 Zusammenstösse und 2739 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind ohne eigenes Verschulden getödtet 2 Reisende, 10 Bahnbeamte und Arbeiter und 9 andere Personen und verletzt 161 Reisende, 247 Bahnbeamte und Arbeiter und 35 andere Personen. Ausserdem kamen in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe zu Schaden 100 Reisende (darunter 44 Tödtungen), 2210 Bahnbedienstete (darunter 379 Tödtungen) und 380 andere Personen (darunter 224 Tödtungen). Durch Selbstmord endeten 149 Personen, bei Selbstmordversnchen wnrden 33 Personen verletzt. Von je 1,000.000 beförderten Reisenden wurden im Ganzen 0·09 Personen getödtet und 0·44 verletzt.

Die Gesammtlänge der am Schlusse des Betriebsjahres 1892/93 in Deutschland vorhandenen schmalspurigen Eisenbahnen betrug 1268·72 km. Auf diesen leisteten 264 Locomotiven 5011·757 Nutzkilometer, 712 Personenwagen 27,169.704 Achskilometer und 5055 Gepäck- und Güterwagen 41,993.378 Achskilometer. Das verwendete Anlagecapital der Schmalspurbahnen betrug 66,386.003 Mk. oder 54.713 Mk. auf 1 km Babnlänge. Befördert wurden 12,779.779 Personen und 3.766.517 t Güter, wobei 95,230.244 Personen- und 43,235.276 tkm geleistet sind. Einer Einnahme von 5,752.364 Mk. stand eine Ansgabe von 4,299.172 Mk. (74·74 pCt. der Betriebseinnahme) gegenüber, so dass sich ein Ueberschuss von 1,453.192 Mk. oder 2·19 pCt. des verwendeten Anlagecapitals ergab. Bei 78 auf den Schmalspurbahnen vorgekommenen Unfällen wurden 7 Personen getödtet und 36 verletzt.

Nicht dem öffentlichen Verkehre dienten am Ende des Jahres 1892/93 4821 Anscblussbahnen, von denen 4545 mit 2795·47 km Länge in vollspurige Eisenbahnen und 276 mit 107·82 km Länge in schmalspurige Eisenbabnen einmündeten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona“ nach Shanghai und Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 21. Februar mit 5 Passagieren und 1139 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Shanghai und Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte nebst 24.063 Stück Bauholz hauptsächlich: nach Port-Said 300 Colli Mebl, 14 Colli Alkohol, 18 Colli Esswaaren, 40 Colli Zündhölzchen, 100 Colli Zncker; nach Padang 100 Colli Mehl, 61 Colli Bier; nach Bagdad 14 Colli Eisenwaaren, 102 Colli Papier, 8 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Mützen; nach Suez 24 Colli Metallwaaren, 108 Colli Zucker, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Suakim 50 Colli Zucker; nach Gedda 311 Colli Zucker, 12 Colli Metallwaaren, 20 Colli Papier, 17 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 60 Colli Mehl, 21 Colli Metallwaaren, 22 Colli Glasperlen, 146 Colli Papier; nach Zanzibar 230 Colli Mehl, 4 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Glasperlen, 2 Colli Mützen; nach Nassi-Bé 1 Collo Mützen; nach Mombassa 9 Colli Glasperlen; nach Massaua 185 Colli Zucker, 12 Colli Spiritus, 8 Colli Esswaaren; nach Bombay 60 Colli Knöpfe, 5 Colli Lederwaaren, 12 Colli Spiritus, 13 Colli Mützen, 43 Colli Kurzwaaren, 85 Colli Holzwaaren, 10 Colli Tbonwaaren, 248 Colli Cellulose, 926 Colli Farben, 113 Colli Mannfacturwaaren, 221 Colli Glaswaaren, 807 Colli Papier, 13 Colli Spielwaaren, 267 Colli Metallwaaren, 182 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Musikinstrumente, 248 Colli Glasperlen, 38 Colli Spielkarten, 115 Colli Lampen, 68 Colli Seife, 180 Colli Obst; nach Kurrachee 10 Colli Farben, 11 Colli Metallwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 12 Colli Glasperlen; nach Bunder-Abbas 4 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 10 Colli Glasperlen; nach Colombo 6 Colli Lampen, 10 Colli Garne, 25 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Farben; nach Rangoon 7 Colli Baumwollwaaren; nach Tuticorin 19 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 26 Colli Garne; nach Penang 29 Colli Banmwollwaaren, 134 Colli Papier; nach Singapore 156 Colli Papier, 10 Colli Holzwaaren, 15 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 45 Colli Erdwachs, 3 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Seife; nach Samarang 5 Colli Manufacturwaaren, 190 Colli Erdwachs, 20 Colli Papier; nach Soerabaya 14 Colli Glasperlen, 24 Colli Papier, 689 Colli Mehl, 320 Colli Erdwachs, 30 Colli Seife; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Hongkong 2 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Lederwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 650 Colli Zündhölzchen, 60 Colli Bier, 40 Colli Papier; nach Manila 45 Colli Papier, 575 Colli Bier; nach Sbanghai 2 Colli Musikinstrumente, 58 Colli Bier; nach Yokohama 14 Colli Papier. Der Gesammtwertb der ausgeführten Waaren betrug 613.257 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localfahrten im Donancanal zum Wettrennen in der Freudenau.) Anlässlich der Wettrennen in der Freudenau verkehren am 15., 17., 19., 22., 24., 26., 29. April, 1. und 3. Mai von der Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke von 12 Ubr Mittags bis $^1/_2$2 Uhr Nachmittags Localdampfer nach der Freudenau. Die Rückfahrt von der Freudenau erfolgt nach Schluss des Wettrennens mit Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke, Schüttl, Weissgärber nnd Ferdinandsbrücke. Der Fahrpreis beträgt per Person und Tour 30 kr.

Schiffahrts-Unternehmung der königl. Ungarischen Staatsbahnen. (Eröffnung der Stationen Pancsova und Kubin für den Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereicbe der von den Dampfern der staatlichen Schiffahrts-Unternehmung befahrenen Strecken der unteren Donau, die bisher nur für den Frachtenverkehr eingericbtet gewesene Station Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34) am 1. April für den Gesammtverkehr eingerichtet und gleicbzeitig die Station Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34) gleichfalls für den Gesammtverkehr eröffnet wurde. Bezüglich des Verkehres mit beiden Stationen ist die seit 1. März giltige Schiffahrts-Fahrordnung und der mit 1. April in Kraft getretene neue Schiffahrtstarif massgebend.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Zunahme des Exportes von Fassdauben.) Der Export von Fassdauben aus dem Fiumaner Hafen hat, wie aus Budapest berichtet wird, in neuester Zeit einen besonderen Aufschwnng genommen. Derselbe betrug, den officiellen Ausweisen zufolge, im Monate Februar 4,609.868 Stück, und zwar nach Bordeaux 2,304.678 Stück, nach Cette 1,509.577 Stück, nacb Marseille 389.408 Stück, nach St. Louis 101.507 Stück, nach Barcelona 5334 Stück, nach Valencia 400 Stück, nach England 7000 Stück, nach Italien 191.964 Stück. In demselben Monate des Vorjahres betrug der Export an Fassdauben aus Fiume nur 2,167.331 Stück, somit im gleichen Monate dieses Jahres ein Plus von 2,472.537 Stück. Die Bewältigung dieses bedeutenden Quantums erfolgte zum grossen Tbeile dnrch die Schiffe der „Adria“ und durch von ihr gecharterte Schiffe verschiedener Provenienz.

Pruth. (Schiffsverkehr 1893.) Nach den Anfzeichnungen der „gemischten Pruth-Commission“ sind im vorigen Jahre insgesammt 606 (+ 134) Schiffe mit einem Gesammtgehalte von 49.488 englischen Tonnen und 137 (— 47) Holzzüge aus dem Pruth in die Donau übergetreten. Unter den Schiffen waren 546 griechische mit 45.287 t nnd 60 rumänische mit 4201 t, 599 Schiffe mit voller oder mindestens halber Ladnng, 4 mit weniger als halber Ladung, 3 in Ballast. Aus der ersten Flusssection Mündung—Rogojeni—Kamen 136 Schiffe mit 9981 t Gehalt, und zwar aus Giurgiulesti 8 Schiffe mit 446 t, aus Coulibasi 1 Schiff mit 220 t, aus Branesti 1 Schiff mit 65 t, aus Pascani

4 Schiffe mit 237 t, aus Branza 8 Schiffe mit 682 t, aus Oancea 101 Schiffe mit 7215 t, aus Rogojeni 13 Schiffe mit 1216 t; aus der zweiten Flusssection Rogojeni—Falciù 278 Schiffe mit 22.211 t, und zwar aus Golesti 11 Schiffe mit 849 t, aus Graur 7 Schiffe mit 556 t, aus Constantinofca 1 Schiff mit 83 t, aus Vadeni 12 Schiffe mit 950 t, aus Renjesti 13 Schiffe mit 1293 t, aus Cardja 16 Schiffe mit 1183 t, aus Falciù 218 Schiffe mit 17.295 t; aus der dritten Flusssection Falciù—Nemtzeni 190 Schiffe mit 17.004 t, und zwar aus Leca 7 Schiffe mit 640 t, aus Bumbata 2 Schiffe mit 285 t, aus Leova 89 Schiffe mit 7431, aus Ghermanesti 19 Schiffe mit 1808 t, aus Drenczeni 29 Schiffe mit 2816 t, aus Pogonesti 11 Schiffe mit 986 t, aus Broscosesti 1 Schiff mit 60 t, aus Nemtzeni 31 Schiffe mit 2978 t; aus der vierten Flusssection stromaufwärts von Nemtzeni 2 Schiffe mit 2426 t und die 137 Holzzüge. Zu Berg gingen aus der Donau in den Pruth über 518 (+ 270) Fahrzeuge mit einem Gesammtgehalte von 42.779 t, darunter 506 Schiffe mit 41.712 t Gehalt in Ballast, 1 Schiff zu 63 t mit voller Ladung, 12 Schiffe zu 1004 t mit weniger als halber Ladung und der Flagge nach 546 griechische Schiffe mit 45.287 t, 60 rumänische Schiffe mit 4201 t. Nach den einzelnen Flusssectionen waren bestimmt, und zwar nach der ersten Flusssection (Oancea) 1 Schiff mit 54 t, nach der zweiten Flusssection (nach Falciù) 514 Schiffe mit 42.437 t, nach der dritten Flusssection 3 Schiffe mit 288 t, davon 1 Schiff mit 47 t nach Leova, 2 Schiffe mit 241 t nach Drenczeni. In der Thalfahrt herrschte der stärkste Verkehr in den Monaten Juli 72 Schiffe mit 5878 t, April 66 Schiffe mit 5777 t, Mai 69 Schiffe mit 5717 t, August 65 Schiffe mit 5301 t und November 66 Schiffe mit 5080 t; sodann folgen December mit 58 Schiffen und 4951 t, September mit 60 Schiffen und 4719 t, März mit 58 Schiffen und 4649 t, October mit 57 Schiffen und 4611 t. Der schwächste Verkehr, 35 Schiffe mit 2805 t, war im Juni, während im Jänner und Februar die Schiffahrt gänzlich ruhte. Zu Berg war die Schiffahrt am lebhaftesten in den Monaten August mit 70 Schiffen und 5529 t, October mit 67 Schiffen und 5448 t, November mit 52 Schiffen und 4918 t, December mit 58 Schiffen und 4698 t, Mai mit 53 Schiffen und 4381 t, März mit 51 Schiffen und 4261 t; sodann folgen Juni mit 49 Schiffen und 3992 t, September mit 51 Schiffen und 3962 t; die geringsten Ziffern weisen die Monate April, 36 Schiffe mit 2930 t, und Juli, 31 Schiffe mit 2660 t, auf. An Waaren wurden verschifft zu Thal 572.180 (— 310.575) hl Mais, 81.134 (+ 36.598) hl Weizen, 295.210 (+ 176.033) hl Roggen, 218.222 (+ 8187) hl Gerste, 1,061.000 (+ 503.000) kg Brennholz, 366 (—791) t Kies und Sand. Hievon kamen aus der ersten Flusssection 68.474 hl Mais, 9785 hl Weizen, 52.889 hl Roggen, 52.911 hl Gerste, 1,061.000 kg Brennholz und 366 t Kies und Sand; aus der zweiten Flusssection 199.428 hl Mais, 50.956 hl Weizen, 168.272 hl Roggen und 92.844 hl Gerste; aus der dritten Flusssection 255.894 hl Mais, 19.473 hl Weizen, 74.049 hl Roggen und 72.467 hl Gerste; aus der vierten Flusssection 48.384 hl Mais, 920 hl Weizen und die 137 Holzzüge. Von den einzelnen Stationen weisen den grössten Waarenverkehr auf: Oancea mit 53.778 hl Mais, 4339 hl Weizen, 40.030 hl Roggen und 51.196 hl Gerste, Rogojeni mit 3402 hl Mais, 3352 hl Roggen und 1,061.000 kg Brennholz, Vadeni mit 19.849 hl Mais, 4103 Roggen, 1037 hl Gerste, Renjesti mit 7844 hl Mais, 3355 hl Weizen, 9012 hl Roggen, 3280 hl Gerste, Cardja mit 9718 hl Mais, 1700 hl Weizen, 10.925 hl Roggen, 4970 hl Gerste, Falciù mit 150.887 hl Mais, 42.760 hl Weizen, 140.699 hl Roggen, 67.709 hl Gerste, Leca mit 10.487 hl Mais, 2441 hl Roggen, 2339 hl Gerste, Leova mit 86.373 hl Mais, 7778 hl Weizen, 47.363 hl Roggen, 46.832 hl Gerste, Ghermanesti mit 33.115 hl Mais, 4899 hl Roggen und 8469 hl Gerste, Drenczeni mit 50.454 hl Mais, 8404 hl Weizen, 5352 hl Roggen, 7843 hl Gerste, Pogonesti mit 14.311 hl Mais, 3052 hl Roggen und 3454 hl Gerste, Nemtzeni mit 58.802 Mais, 850 hl Weizen, 10.493 hl Roggen und 3530 hl Gerste, Branesti mit 44.395 hl Mais und 920 hl Weizen. Zu Berg gingen 161.158 (— 218.884) kg verschiedene Waaren, 20.000 (— 18.150) kg Mehl, 142 (+ 142) t Sand und Kies, davon in die erste Flusssection 2 t Kies und Sand (nach Oancea), in die zweite Flusssection (nach Falciù) 86.296 kg verschiedene Waaren, 15.600 kg Mehl und 140 t Sand und Kies, in die dritte Flusssection 74.862 kg verschiedene Waaren (nach Drenczeni) und 20.000 kg Mehl (nach Leova). An Schiffahrtsgebühren wurden eingehoben 42.516 Frcs. 40 Ctms., und zwar von den Schiffen 40.282 Frcs. 40 Ctms., von den Flössen 2234 Frcs. Die höchsten Eingänge weisen auf die Monate Juli mit 5456 Frcs. 30 Ctms. und Mai mit 4802 Frcs. 30 Ctms. Der durchschnittliche Frachtsatz für Mais, Weizen, Roggen und Gerste stellte sich im Berichtsjahre aus der ersten Flusssection nach Galatz mit 2 Frcs. im Minimum und 3½ Frcs. im Maximum; aus der zweiten Flusssection nach Galatz mit 3 Frcs. im Minimum und 4 Frcs. im Maximum; aus der dritten Flusssection mit 3½ Frcs. im Minimum und 5½ Francs im Maximum; aus der vierten Flusssection mit 5 Frcs. im Minimum und 6 Frcs. Maximum.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis zum 15. April.)

Adriatischer Dienst.

10. April, um 11 Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
11. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
12. „ 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
14. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Dall'Asta, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
11. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Galatea", Capitän G. Klausberger, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
13. „ zu Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus
14 „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Urano", Capitän E. Mazzarevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Melpomene", Capitän L. Brelich nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften.) Die vom 1. Mai ab giltigen vorbezeichneten Bestimmungen (Sonderabdruck des Anhanges II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) sind — mit den „Ausführungsvorschriften" in einem Hefte vereinigt — von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Bahnen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (XLIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 31. März herausgegebene XLIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 545: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. März 1894, Z. 39.190, betreffend das Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus dem sächsischen Amtsbezirke Oelsnitz nach Böhmen.

Nr. 546: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 27. März 1894, Z. 10.639, betreffend das Verbot der Ausfuhr oder Ueberstellung von Rindern, mit Ausnahme von Schlachtrindern nach Ungarn.

Nr. 547: Bekanntmachung der königl. bayerischen Regierung der Oberpfalz und von Regensburg, Kammer des Innern, vom 26. Februar 1894, ad Z. 3285, betreffend die Festsetzung der Controltermine bei der Eintrittsstation Schwarzach, kgl. Bezirksamts Neunburg v. W. für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 548: Decret des französischen Ackerbau-Ministeriums vom 8. März 1894, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von frischem Schlachtfleisch über die Zollämter Villems und Villerupt nach und durch Frankreich.

— (Inhalt des L. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 2. April herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 549: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. März 1894, Z. 4367, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Ausladung von Klauenthieren in den Stationen Czerepkoutz und Hatna, sowie der Abhaltung von Klauenviehmärkten in Suczawa.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. April d. J. dem Bahnaufseher der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Josef Preinl in Krakau anlässlich seiner Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, pflichtgetreuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat März 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten März 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten März 1894	Stand am letzten März 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	93.343	26.739	25.763	94.319
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	3.891	184	470	3.605
Stärke	5.500	605	220	5.885
Wein	10.338	2.648	4.288	8.698
Zucker	30.007	14.324	11.318	33.013
Weizen	15.078	2.532	2.510	15.100
Diverse	28.529	6.446	6.957	28.018

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März 1894	Stand am letzten März 1894
Lagerscheine:				
Stück	68	5	—	73
Versicherungswerth ö.W. fl.	118.045	10.400	—	128.445
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	58.250	5.500	—	63.750

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat März 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten März 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten März 1894	Stand am letzten März 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	69.747	24.519	21.065	73.201
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	5.658	—	974	4.684
Hafer	24.396	2.861	11.048	16.209
Korn	29.441	3.455	5.570	27.326
Gerste	4.159	3.126	239	7.045
Mais	2.695	14.137	1.989	14.844
Diverse	3.398	940	1.245	3.093

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März 1894	Stand am letzten März 1894
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	120.250	—	—	120.250
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro März 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	9693·33	1629·09	2037·41	9285·01
Roggen	2956·50	303·87	701·78	2558·59
Gerste	691·70	203·86	414·16	481·40
Hafer	2812·71	1111·30	1675·73	2248·28
Mais	1567·08	1515·15	1492·89	1589·34
Mehl	351·63	330·30	207·87	474·06
Wein	7227·64	792·16	585·67	7434·13
Verschiedenes	3587·21	2095·48	1864·04	3818·65
Zusammen	28887·80	7981·21	8979·55	27889·46
Versicherungswerth fl.	453.480·—	589·—	54.390·—	457.990·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	42	10	11	41
Versicherungswerth	224.830	36.985	39.925	221.890
Abgesondert übertragene Warrants, St.	4	3	2	5
Versicherungswerth	9.200	7.600	5.200	11.600
Lombardbetrag	4.490	3.700	2.500	5.690

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1894				März 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	345.420	151.009	165.585	330.844	238.067	145.298	141.307	242.058
Darunter:								
Weizen	51.987	27.566	28.398	51.155	41.171	60.842	39 902	62.111
Roggen	62.578	15.931	19.979	58.530	23.099	14.747	14.563	23.283
Gerste	93 744	13.885	34.455	73.174	37,582	16.999	18.972	35.609
Hafer	54.928	46.152	35.173	65.907	19.890	18.300	19.461	18.729
Mais	4.404	29.920	23.786	10.538	40.615	16.917	24.516	32.986
Hirse	3.653	3.355	4.000	3.008	8.026	164	1.150	7.040
Bohnen	9.894	2.809	3.278	9.425	14.172	3.034	4.405	12.801
Erbsen	867	2.080	789	2.158	1.771	1.749	962	2.558
Malz	2.592	306	385	2.513	2.131	201	176	2.156
Raps	10.489	15	667	9.837	5.369	249	1.690	3.928
Hanfsamen	1 529	304	712	1.121	1.610	—	404	1.206
Wicken	1.437	1.455	1.975	917	2.249	650	1.599	1 300
Mehl	17.000	1.310	4.020	14.290	6 835	2 608	2.884	6.559
Kleie	3.363	2.314	2.564	3.113	5.104	2,050	2.708	4.446
	318 465	147.402	160.181	305.686	209.624	138.510	133.422	214.712
Spiritus	941	—	—	941	5.209	749	—	5.958
Zucker	8.626	301	130	8.797	3.078	308	246	3.140
Wein	4.042	222	907	3.357	7.876	1.949	2.737	7.088
Oele und Fette	979	234	472	741	1.388	627	852	1.163
Sonstige Waaren	12.367	2.850	3.895	11.322	10.892	3.155	4.050	9.997
Mittlere Tagesbewegung	12.177 Meter-Centner				11.024 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,605.210	935.775	1,158.755	3,382.230	2,359.980	926.610	930.760	2,355.830

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	114	28	39	103	65	7	20	52
Versicherungswerth . . fl.	625.400·—	144.650·—	246.730·—	523.320·—	307.610·—	24.300·—	91.200·—	240.710·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	15	10	4	21	15	3	6	12
Versicherungswerth . . fl	85 200·—	25.350·—	43.200·—	67.350·—	77.900·—	10.700·—	27.300·—	61.300·—
Lombardbetrag . . . . fl.	50.875·—	14.265·—	29.150·—	35.990·—	46.192·55	5.800·—	15.590·—	36.402·55

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat März 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	802·23	100·62	—	902·85	—	—	—	—
Roggen	431·25	—	—	431·25	—	—	—	—
Gerste	1.732·25	506·70	950·78	1.288·17	503·49	0·40	303·42	200·47
Hafer	605·11	301·38	114·31	792·18	—	—	—	—
Erbsen	1.003·63	302·24	244·46	1061·41	238·99	—	—	238·99
Bohnen	1.057·60	115·29	412·91	759·98	81·34	—	16·55	64·79
Raps	359·57	59·95	167·00	252·52	—	—	—	—
Wicken und Hirse	313·32	496·35	61·40	748·77	197·62	—	197·62	—
Haide und Mais	198·25	293·70	116·05	375·90	—	—	—	—
Hanfsamen	98·31	—	—	98·31	—	—	—	—
Leindotter etc.	15·65	—	—	15·55	199·54	—	199·54	—
Diverse	135·68	286·75	164·17	258·26	—	107·92	107·92	—
Zusammen	6.752·75	2.463·48	2.231·08	6.985·15	1.220·98	108·32	825·05	504·25
Versicherungswerth . . fl.	51.615	24.625	23.228	59.924	9.680	3.160	9.170	3.670
Spiritus	947 —	945·07	186·66	1.705·41	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.036	15.120	2.815	28.341	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	16	2	6	12	2	—	1	1
Versicherungswerth. . fl.	10.750	1.000	4.050	7.700	2.750	—	1.950	800
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	14	1	4	11	2	—	1	1
Versicherungswerth. . fl.	9.200	500	2.500	7.200	2.750	—	1.950	800
Lombardbetrag . . . fl.	4.575	340	1.010	3.905	1.430	—	1.050	380
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	2	2	1	3	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	3.081	2.063	1.540	3.604	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	2	1	3	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	3.081	2.063	1.540	3.604	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.600	1.430	600	2.430	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat März 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1393·83	727·11	382·13	1738·81	378·91	96·37	—	475·28
Roggen	2162·95	1095·80	906·42	2352·33	493·03	—	—	493·03
Gerste	564·51	350·98	420·70	494·79	695·58	1410·56	412·03	1694·11
Hafer	4462·55	399·63	1009·73	3852·45	4713·44	606·94	810·60	4509·78
Erbsen	565·95	—	85·46	480·49	515·60	223·72	125·62	613·70
Bohnen	116·40	—	—	116·40	568·07	48·28	549·92	66·43
Raps	249·24	—	—	249·24	190·84	—	13·15	177·69
Wicken	32·95	296·74	—	329·69	373·04	414·51	371·04	416·51
Leindotter	302·26	—	—	302·26	—	—	—	—
Lupinen	685·93	200·61	74·76	811·78	—	—	—	—
Hanfsamen	18·82	—	1·82	17·00	—	—	—	—
Fisolen	356·33	—	131·84	224·49	300·87	—	—	300·87
Mais	200·84	—	100·66	100·18	—	—	—	—
Diverse	783·66	190·61	479·08	495·19	161·51	22·51	167·74	16·28
Zusammen	11896·22	3261·48	3592·60	11.565·10	8390·89	2822·89	2450·10	8763·68
Versicherungswerth ö.W. fl.	95.019	28.030	32.510	90.539	64 148	20.213	21.717	62.644
Spiritus	207·61	—	—	207·61	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.765	—	—	3.765	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	14	—	1	13	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	17120	—	1100	16020	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	14	—	—	13	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	17120	—	—	16020	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	11510	—	—	10730	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Bodensee.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. Mai 1894 wird ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Main-Neckarbahn, der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits über den Bodensee eingeführt.

Hiedurch wird der Tarif für den Deutsch-Oesterreichischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Juli 1886 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 1. April 1894. [261]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 2, vom I. Jänner 1894.

Aenderung des Ausnahmetarifes XV für Salz.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 ist die auf Seite 296 im Schnitte B 1 aufgenommene Tarifbestimmung wie folgt, abzuändern:

„1. nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn,
2. nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

kommen als Schnittsätze die auf den Seiten 146 und 147, bezw. 228 ersichtlichen Schnittsätze der Classe A bei Aufgabe von 5000 kg und jene des Specialtarifes 1 bei Aufgabe von 10.000 kg zur Anwendung."

Wien, am 9. April 1894. [262]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Namensänderung der Station Brandeis.

Ab 1. Mai 1894 wird die Station Brandeis der Strecke Böhm.-Trübau—Prag den Namen Brandeis a. d. Adler führen, um den vorgekommenen Verwechslungen mit der gesellschaftlichen Station Brandeis a. d. Elbe für die Zukunft vorzubeugen.

Wien, am 5. April 1894. [263]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893, auf Seite 4, beträgt der richtige Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 10 Ab für Körmöczbánya—Stettin nicht 233, sondern 203 Pfennige.

Wien, am 7. April 1894. [264]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 4.

Am 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 4, für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzung, bezw. Aenderung der Beschränkungen für den Güterverkehr, Aenderung in der Reexpeditions-Tabelle, Aenderung von Frachtsätzen, Einführung von Classengut-Frachtsätzen im Verkehre mit der Station Dános (U.St.B.), Einstellung des Güterverkehres in der Ausweiche Puszta-Szentlmre, Einbeziehung neuer ungarischer Stationen, Ergänzung des Kilometerzeigers und der Lieferzeit-Zuschlagsfristen und Berichtigungen.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, am 6. April 1894. [265]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Barcs-Pakraczer Eisenbahn.

Aufhebung des Specialtarifes für Brennholz.

Mit Ende Mai 1894 tritt der vom 10. November 1885 giltige Specialtarif für Brennholz und Sägespäne von Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn nach Wien (Matzleinsdorf), Hetzendorf und Budapest S.B. sammt dem hiezu erschienenen Nachtrag I ausser Wirksamkeit.

Wien und Budapest, am 31. März 1894. [266]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch als betriebführende Verwaltung der Barcs-Pakraczer Eisenbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Barcs-Pakrácer Eisenbahn.

Aufhebung des Specialtarifes für Holzkohle.

Mit Ende Mai 1894 tritt der vom 1. März 1886 giltige Specialtarif für Holzkohle in Wagenladungen im Verkehre von Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn nach Südbahn-Stationen und nach der Station Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen sammt dem hiezu erschienenen Nachtrag I ausser Wirksamkeit.

Wien und Budapest, am 31. März 1894. [267]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber und Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und umgekehrt.

Ab 14. April werden täglich zur Fahrt nach Pressburg (Pozsony) per Postschiff (Canal, Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh oder per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachm. (nach dem 1. Mai um 5 Uhr

Nachm.) ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg (Pozsony zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn unter Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ab Pressburg (Pozsony) berechtigen.

Fahrpreise:

Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 578 Heller = fl. 2·89 Bkn., II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 342 Heller = fl. 1·71 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

Fahrpreise

für combinirte Tour- und Retourkarten, welche zur Benützung der fahrplanmässigen Schnellzüge der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Orient-Expresszug ausgeschlossen) ab Pressburg (Pozsony) berechtigen:

Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 702 Heller = fl. 3·51 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

Die Passagiere können nach Wahl sowohl mit den Personen- als Schnellzügen nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) fahren.

25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Zwei Kinder im Alter von unter 10 Jahren können mit Einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben.

Die Tour- und Retourkarten besitzen 3 Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Wien, am 10. April 1894. [268]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, vom 1. April 1894.) Mit dem 1. April ist ein „Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I", ausgegeben worden. Derselbe enthält die den Personen- und Gepäcksverkehr berührenden Abschnitte der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen und ist unter den für die Anwendung der Verkehrsordnung auf den bayerischen Eisenbahnen gemäss Absatz 3 des Vorwortes zu „Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft A" geltenden Vorbehalten ab 1. April 1894 für den directen Verkehr zwischeu den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und den übrigen Deutschen Eisenbahnen in Geltung getreten.

Eine Fahrpreisermässigung für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften (Zusatzbestimmung IV A zu § 11 der Verkehrsordnung) findet auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nicht statt.

Den Tarifen für den directeu Personen- und Gepäcksverkehr mit deutschen Eisenbahnen vorgedruckte Bestimmungen, die mit diesen neuen Zusatzbestimmungen in Widerspruch stehen, werden hiedurch aufgehoben.

Tarif für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft A, für die Expressgut-Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist ein Nachtrag zu Heft A der Verkehrsordnung und des Tarifes für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen zur Einführung gelangt. Derselbe enthält geänderte besondere Bestimmungen zu den §§ 10, 11, 13, 23, 26, 32 und 38 der Verkehrsordnung.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. „Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln" vom 1. März 1894. (Tarifirung des Artikels „Superphosphat".) Zur Beseitigung von Zweifeln wird bekannt gegeben, dass der Artikel „Superphosphat" nicht zu den mineralischen Phosphaten, roh oder gemahlen, gehört und daher nach Specialtarif III abgefertigt wird.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893. (Theilweise Ausserkraftsetzung desselben mit 1. Juli 1894.) Der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893 tritt hinsichtlich der unter 2 a—c aufgeführten Artikel auch im inneren bayerischen Verkehre am 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Mit demselben Tage wird auch der Anhang (Seite 15—18) des erwähnten Ausnahmetarifes aufgehoben.

Dagegen bleibt für die unter Ziffer 1 des Ausnahmetarifes aufgeführten Artikel (Torfstreu, Streutorf, Torfmulle, Holzsägespäne), sowie für den Artikel „Heidekraut" der ursprünglich festgesetzte Geltungstermin des Ausnahmetarifes (1. September 1894) bestehen.

Insoferne die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Seite 348, Heft C, vom 1. Jänner 1893) billiger sind als die auf Seite 7—8 des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893 aufgeführten Frachtsätze, kommen für die in den Autnahmetarif Nr. 5 aufgenommenen Streumittel die Sätze der letzteren zur Anwendung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction gelangen nachstehende in den Materialmagazinen Amstetten und Knittelfeld lagernden Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Plattenblech, Bruchkupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Bruchzink, Gusseisenbohr-, Schmied- und Stahl-Drehspäne, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, alte Radsterne mit gusseiserner Nabe, Platten- und Röhrenkupfer, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres, alte Stahl- und Eisenachsen, alter Packfong, Kautschuk-, Hanf-, Leder-, Wachstuchabfälle, Maculaturpapier, Bruchglas und alte Fässer, sowie neue und getragene Kappen der alten Uniformirung.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit 50 kr. Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterialien-Ankauf" bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach bis längstens 20. April l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 9. April 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Der Betriebs-Director:

Scala.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
763	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Roher Thon, lose oder in Säcken verpackt	Nemotitz und Gaya	Alfeld, Epterode, Gr.-Almerode, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten) — oder vice versa	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1894	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband-Verkehr mit Oesterreich Theil II, Heft I		Pfge. A 198 B 1; A 200 B 1; A 200 B 1; A 197 B 1; A 198 B 1		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Curransterschiede und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A hie auf Weiteres doppelt in Abzug gebracht
764	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübe, Rübenschnitte und Rübenabfälle	Raitz, Skalic-Boskovic	Mödritz — oder vice versa	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 14·4; 15·7		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Saturationsschlamm	Raitz, Skalic-Boskovic						12·7; 14·7				
			Rübenschnitte, Rübenabfälle und Saturationsschlamm	Königsfeld						8·1; 7·1				
765	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Grussbach Schönau	Sopron (S.B. und R.Oe.E.E.)	Bei Aufgabe: a) in beliebigen Mengen; b) von, resp. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. December 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 89·1 kr.; b) 87·1 kr.; c) 84·0 kr.	a) 89·1 kr.; b) 79·8 kr.; c) 76·3 kr.		Im Kartirungswege		
			Krystallzucker											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
766	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk, gebrannter	Kalk-Podol, Prachovic und Kostelec-Vižec	Zwittau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	27 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu beorgen
767	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Budigsdorf	L i e b e n	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2 etc. giltig vom 1. Jänner 1891	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	kr. 48·0	kr. 35·0	kr. 13·0	Im Kartirungswege		
				Sichelsdorf					47·6	34·6	13·0			
				Triebitz					45·2	34·6	10·6			
			Holz der Classe C	Budigsdorf					44·6	35·0	9·6			
				Sichelsdorf					44·0	34·6	9·4			
				Triebitz					41·2	34·6	6·6			
			Brennholz	Budigsdorf	Halbstadt				36·3	29·4	6·9			
768	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und rohe Hirse aus Position 6—13 des Tarif-Theiles I	Podwołoczyska	S o k a l	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements, welches den Bezug des Getreides auch factisch effectuiren muss	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 2 Nenndage, giltig vom 1. Jänner 1894	98	81·3	16·7	Im Kartirungswege		
				Borki wielki					92	77·1	14·9			
				Tarnopol					90	74·5	15·5			
				Jezierna					85	71·1	13·9			
				Zborów					84	68·6	15·4			
				Złoczów					79	66·0	13·0			
				Krasne					76	61·8	14·2			
				Zadwórze					74	60·9	13·1			
				Barszczowice					71	59·2	11·8			
				Lemberg p. z.					69	56·7	12·3			
				Lemberg					67	55·0	12·0			
				Nowosielitza					138	116·2	21·8			
				Staresioło					71	59·2	11·8			
				Granica pod Brodami					84	68·6	15·4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen auf den Namen der schliessenden Firma als Empfängerin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Dommente längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
				Granica pod Podwołoczyska					98	82·2	15·8			
				Suczawa					124	104·3	19·7			
				Landesgrenze b. Łupków					76	61·8	14·2			
				Landesgrenze b. Ławoczne					87	71·1	15·9			

Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte vom 24. Februar 1894, Nr. 469 für Getreidebezüge verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
769	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Braunkohle in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Aussig Oe.N.W.B. transit	W e g s t ä d t l	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt ein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	Vom 1. Mai 1894 bis Ende April 1895	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	12 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege	Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von ö. W. fl. 2000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencurse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma ale alleinige Aufgeberin und die Zuckerfabrik in Wegstädtl ale Empfängerin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum; der zugestandene Frachtsatz vertritt sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren	
770	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Troppau	Mladetzko	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	10·7 kr.	10·0 kr.	0·7 kr.	Im Kartirungswege		
771	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Podgórze-Bonarka	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 mtr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1894 bis Ende Mai 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	7·4 kr.	6·2 kr.	6·4 kr.	5·2 kr.	1·0 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungewege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
772	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Papier, auch Maculatur, Pappendeckeln, Pressspäne (wenn nicht emballirt ohne Garantie gegen Beschmutzung) im Export	Zwischenwässern	Triest-Freihafen k. k. St. B.	Bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Seehafenverkehr vom 1. September 1892	74 kr. = 148 h incl. Mgb., bezw. Steuer	121 h incl. Mgb., bezw. Steuer	27 h	Im Kartirungswege			
					Fiume-Freihafen				76 kr. = 152 h	121 h	31 h				
773	B.N.B.		Für Banmaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände, welche für den Erweiterungsbau der Zuckerfabrik in Čakovic bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Čakovic zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.											
774	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1894 gelangt für die zur Neuanlage einer Baumwollspinnerei und Weberei in Liebauthal bei Königsberg in Böhmen dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach Falkenau a. d. Eger und Königsberg-Maria Kulm bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferung von Drucksorten.

Die Lieferung der von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sei es für den eigenen Dienst der Staatseisenbahnverwaltung, sei es als geschäftsführende Verwaltung diverser Eisenbahnverbände benöthigten Manipulations-Drucksorten, Kundmachungen und Contextarbeiten sammt Papier- und Buchbinderarbeit wird an einen geeigneten Unternehmer, welcher sich über die Ausführung derartiger grösserer Lieferungen auszuweisen vermag, ab 1. Jänner 1895 auf die Dauer der Jahre 1895, 1896 und 1897 mit der Massgabe vergeben, dass der betreffende Lieferungsvertrag für den Fall, als er nicht bis zum Abschlusse des dritten Solarquartales des letzten Vertragsjahres von einer oder der anderen Seite gekündigt wird, als stillschweigend auf je Ein weiteres Jahr verlängert zu gelten hat.

Die bezüglichen Lieferungsbedingnisse sowie Formularien der Preistabellen können beim Oeconomate der gefertigten k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien im Administrationsgebäude am Westbahnhofe eingesehen und behoben werden wie auch von demselben alle etwa wünschenswerthen Auskünfte über den Umfang und Inhalt des der ausgeschriebenen Lieferung zu Grunde liegenden Bedarfes, sowie über die Modalitäten der zugleich mit derselben zu übernehmenden Verpflichtung zur Versendung und Vorrathhaltung der Drucksorten ertheilt werden.

Die auf die Uebernahme dieser Lieferung Reflectirenden werden insbesonders darauf aufmerksam gemacht, dass der Versandt der Manipulations-Drucksorten, der Instructionen und sonstigen Drucksachen an die einzelnen Dienststellen durch die die Lieferung erstehende Druckerei zu bewerkstelligen ist und letztere von den betreffenden Manipulations-Drucksorten entsprechende, in den Lieferungsbedingnissen näher bezeichnete Vorräthe, **für welche keine besondere Vergütung geleistet wird,** zu halten hat.

Die gesiegelten Offerte, sammt ausgefüllten Preistabellen, welche per Bogen mit 50 Kreuzer gestempelt, sowie mit der Aufschrift **„Offerte zur Lieferung von Drucksorten“** versehen sein und die Erklärung enthalten müssen, dass dem Offerenten die der Offertverhandlung zu Grunde liegenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, welche er eingesehen hat, vollinhaltlich bekannt sind, dass er sein Offert auf selbe basirt hat, dass er für den Fall der Lieferungszuerkennung sich diesen von ihm sohin als Ersteher zu unterfertigenden Bedingnissen vollständig unterwirft, sind bis längstens **31. Mai 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien, im Administrationsgebäude am Westbahnhofe, einzureichen, und ist gleichzeitig bei der Hauptcassa der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen (Administationsgebäude am Westbahnhofe) ein Vadium im Betrage von eintausend Gulden österr. Währung im Sinne des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen zu erlegen.

Schliesslich wird bemerkt, dass es dem Offerenten freisteht, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche eine Stunde nach Schluss des Einrückungstermines bei der General-Direction stattfindet, beizuwohnen.

Wien, im April 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 12. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1893. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1893.

Die Schiffahrts- und Güterbewegung auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur Reichsgrenze und auf der Moldau im Jahre 1893 gibt nach dem vom technischen Departement der Statthalterei in Prag zusammengestellten Ausweise folgendes Bild:

Im Auslandsverkehre sind in den österreichischen Elbe- und den Moldauhäfen insgesammt 2588 (+ 415) beladene Schiffe mit 2,721.334 (+ 371.459) q Ladung angekommen. Hievon entfallen auf die Moldauhäfen 175 Schiffe mit 89.060 q, auf Lobositz 2 Schiffe mit 3200 q, auf Aussig 452 (+ 72) Schiffe mit 565.228 (+ 22.226) q, auf Schönpriesen 57 Schiffe mit 62.031 q, auf Rosawitz 65 Schiffe mit 42.927 q, auf Tetschen-Bodenbach 592 (+ 4) Schiffe mit 377.383 (+ 60.226) q, auf Laube 1245 (+ 309) Schiffe mit 1,581.505 (+ 332.483) q Ladung. Abgegangen sind dagegen thalwärts von den heimischen Elbe- und den Moldauplätzen nach Deutschland 9146 (+ 462) beladene Schiffe mit 18,304.879 (— 4,679.020) q Ladung, welche sich auf die einzelnen Häfen vertheilen, wie folgt: Moldauhäfen oberhalb Prag 157 Schiffe mit 163.344 q, Melnik 35 Schiffe mit 30.879 q. Unter-Beřkowitz 4 Schiffe mit 8077 q, Wegstädtl 20 Schiffe mit 20.000 q, Raudnitz 23 Schiffe mit 41.350 q, Křeschitz 3 Schiffe mit 5500 q, Leitmeritz 72 Schiffe mit 82 302 q, Lobositz 183 (+ 75) Schiffe mit 149.450 (+ 23.898) q, Lichtowitz 42 (+ 30) Schiffe mit 6028 (+ 5272) q, Praskwotitz-Libochowan 15 Schiffe mit 14.825 q, Salesl, Sebusein, Birnai und Wannow 4 Schiffe mit 1776 q, Aussig 6632 (+ 509) Schiffe mit 14,012.375 (— 3,737.230) q, Schönpriesen 332 (+ 60) Schiffe mit 812.414 (+ 71.440) q, Nestomitz 28 Schiffe mit 50.602 q, Grosspriesen 4 Schiffe mit 4488 q, Pömmerle und Kleinpriesen 6 Schiffe mit 5201 q, Pschura 9 Schiffe mit 8074 q, Nieder-Welhotten 36 Schiffe mit 70.775 q, Topkowitz 29 Schiffe mit 52.954 q, Jakuben 9 Schiffe mit 14.375 q, Kartitz 1 Schiff mit 734 q, Rosawitz 631 (— 160) Schiffe mit 1,400.720 (— 709.910) q, Tetschen-Bodenbach 316 (— 36) Schiffe mit 113.170 (— 12.358) q, Laube 555 (+ 15) Schiffe mit 1,235.466 (— 112.349) q Ladung.

Im Grenzverkehr passirten Schandau zu Berg 1330 (+ 428) Personendampfer, 76 (— 18) Eil- und Frachtdampfer und 8540 (+ 635) Segel- und Schleppschiffe mit einer Güterladung von 2,691.070 (+ 299.620) q *) ferners 167 (— 79) Radschleppdampfer und 862 (— 34) Kettendampfer; zu Thal 1330 (+ 428) Personendampfer, 80 (— 16) Eil- und Frachtdampfer und 8673 (+ 201) Segel- und Schleppschiffe mit einer Güterladung von 18,964.350 (— 4,073.580) q *), 158 (— 88) Radschleppdampfer, 861 (— 35) Kettendampfer und 1858 (— 365) Flösse mit einem Holzbestande von 408.699 (— 68.877) Festmeter und einer Ladung von 2660 (— 3760) q.

Der Inlandsverkehr weist folgende Ziffern auf: zu Berg kamen an und wurden ausgeladen aus 118 (+ 63) Schiffen mit 152.194 (+ 103.882) q, davon in den Moldauhäfen 10 Schiffe mit 10.000 q aus Wegstädtl, und 30 Schiffe mit 73.000 q aus Unter-Beřkowitz, in Raudnitz 18 Schiffe mit 16.300 q aus Launken und Křeschitz, 19 Schiffe mit 19.925 q aus Leitmeritz, in der Strecke Nučnitz—Zidovitz 18 Schiffe mit 19.925 q aus Leitmeritz, in Leitmeritz 7 Schiffe mit 9984 q aus Klein-Czernosek, in Prosnik 6 Schiffe mit 5600 q aus Aussig, in Aussig 4 Schiffe mit 1900 q aus Rosawitz und in Wolfschlinge 6 Schiffe mit 5800 q aus Tetschen. Zu Thal kamen an und wurden ausgeladen aus 362 Schiffen 514.000 q, und zwar in Unter-Beřkowitz 100 Schiffe mit 228.000 q aus den Moldauhäfen, in Wegstädtl 35 Schiffe mit 32 000 q aus den Moldauhäfen, in Křeschitz und Launken 1 Schiff mit 900 q aus der Moldaugegend und 20 Schiffe mit 18.220 q aus Raudnitz, in Lobositz 6 Schiffe mit 2450 q aus Leitmeritz, in Libochowan 7 Schiffe mit 7924 q aus Leitmeritz, in Salesl, Sebusein, Birnai

*) Nach den Angaben des sächsischen Hauptzollamtes in Schandau.

4 Schiffe mit 2546 q aus Leitmeritz, in Aussig 9923 q in nackten Zillen von der Moldau, 8 Schiffe mit 9925 q aus Leitmeritz, 4 Schiffe mit 6204 q aus Klein-Czernosek, in Wolfschlinge 1 Schiff mit 250 q aus Leitmeritz, in Schwaden 2 Schiffe mit 1540 q aus Leitmeritz, in Wesseln 1 Schiff mit 100 q aus Leitmeritz, in Topkowitz-Kartitz 3 Schiffe mit 1393 q aus Leitmeritz, in Politz 1 Schiff mit 280 q aus Raudnitz und 1 Schiff mit 360 q aus Lobositz, in Křischwitz 2 Schiffe mit 2205 q aus Wilsdorf, in Tetschen 83 Schiffe mit 81.731 q von der Moldau, 68 Schiffe mit 84.161 q aus Leitmeritz, 2 Schiffe mit 500 q aus Lobositz, 5 Schiffe mit 4970 q aus Wilsdorf und 6 Schiffe mit 16.090 q aus Krochwitz, in Herrnskretschen 3 Schiffe mit 2728 q aus Krochwitz.

Eingeladen wurden und sind zu Berg abgegangen in 118 Schiffen 152.194 q, und zwar aus Unter-Beřkowitz in 30 Schiffen 73.000 q nach der Moldau, aus Wegstädtl in 10 Schiffen 10.000 q nach der Moldau, aus Křeschitz und Launken in 18 Schiffen 16.300 q nach Raudnitz, aus Leitmeritz in 19 Schiffen 9685 q nach Raudnitz und in 18 Kähnen 19.925 q nach der Elbestrecke Nučnitz—Zidovitz, aus Klein-Czernosek in 7 Kähnen 9984 q nach Leitmeritz, aus Aussig in 6 Schiffen 5600 q nach Prosnik, aus Rosawitz in 4 Schiffen 1900 q nach Aussig, aus Tetschen in 6 Schiffen 5800 q nach Wolfschlinge. Thalwärts wurden dagegen verschifft in 362 Schiffen 514.000 q, und zwar aus den Moldauhäfen in 100 Schiffen 228.000 q nach Unter-Beřkowitz, in 35 Kähnen 32.000 q nach Wegstädtl, in 1 Schiff 900 q nach Křeschitz, in nackten Zillen 9923 q nach Aussig und in 83 Schiffen 81.731 q nach Tetschen, aus Raudnitz in 20 Kähnen 18.220 q nach Launken und Křeschitz, in 1 Kahn 280 q nach Politz, aus Leitmeritz in 6 Schiffen 2450 q nach Lobositz, in 7 Schiffen 7924 q nach Libochowan, in 4 Schiffen 2546 q nach Salesl, Sebusein, Birnai, in 8 Schiffen 9925 q nach Aussig, in 2 Schiffen 1540 q nach Schwaden, in 3 Schiffen 1393 q nach Topkowitz-Kartitz, in 68 Schiffen 84.161 q nach Tetschen, in 1 Kahn 100 q nach Wesseln und in 1 Schiff 360 q nach Politz, aus Lobositz in 1 Schiff 360 q nach Politz und in 2 Schiffen 500 q nach Tetschen, aus Klein-Czernosek in 4 Kähnen 6204 q nach Aussig, aus Wilsdorf in 2 Kähnen 2205 q nach Křischwitz und in 5 Kähnen 4970 q nach Tetschen, aus Krochwitz in 6 Kähnen 16 090 q nach Tetschen und in 3 Schiffen 2728 q nach Herrnskretschen.

Eine summarische Uebersicht über den ganzen Verkehr gibt folgendes Bild:

Verkehrsrichtung	Elbestrecke	Länge in Kilometer	Anzahl der Schiffe	Summe der Ladung in Tonnen	Tonnen-Kilometer	Tonnen per 1 Kilometer	Mittlerer Weg einer Tonne in Kilometer	Mittlere Ladung eines Schiffes in Tonnen	Tonnen-Kilometer per 1 Schiff
Auslandverkehr:									
zu Berg . .	Melnik—Aussig . .	71	177	9.226	639.052	9.000	69·2	52·1	3·610
	Aussig—Grenze . .	38	2.411	262.907	5,123.996	134.842	19·4	109·0	2·125
	Melnik—Grenze . .	109	2.588	272.133	5,763.048	52.879	21·2	105·1	2·227
zu Thal . .	Melnik—Aussig . .	71	558	52.353	2,307.860	32.505	44·0	93·8	4·136
	Aussig—Grenze . .	38	8.588	1,778.135	62,129.375	1,634.983	34·8	207·0	7·234
	Melnik—Grenze . .	109	9.146	1,830.488	64,439.235	591.183	35 2	200·1	7·045
Inlandverkehr:									
zu Berg . .	Melnik—Aussig . .	71	108	14.449	134.632	1.896	9·3	133·8	1·246
	Aussig - Grenze . .	38	10	770	17.710	466	23·0	77·0	1·771
	Melnik—Grenze . .	109	118	15.219	152.342	1.397	10·0	128·9	1·291
zu Thal . .	Melnik—Aussig . .	71	346	48.841	1,122.192	15.805	22·9	141·1	3·232
	Aussig—Grenze . .	38	178	19.631	433.813	11.416	22·1	110·2	2·549
	Melnik—Grenze . .	109	362	51.440	1,556.005	14.275	30·2	142·1	4·298
Gesammtverkehr:									
zu Berg . .	Melnik—Aussig . .	71	285	23.675	773.684	10.897	32·7	83·0	2·714
	Aussig—Grenze . .	38	2.420	263.677	5,141.706	135.307	18·6	108·9	2·125
	Melnik—Grenze . .	109	2.706	287.352	5,915.390	54.269	20·5	106·2	2·212
zu Thal . .	Melnik—Aussig . .	71	904	101.194	3,430·052	48.310	33·9	111·9	3·792
	Aussig—Grenze . .	38	8.766	1,797.766	62,563.188	1,646.399	34·7	205·1	7·125
	Melnik—Grenze . .	109	9.508	1,881.928	65,995.240	605.461	35·1	197·9	6·941
Summe .	Melnik—Grenze . .	109	12.214	2,169.280	71,910.630	659.730	33·1	177·6	5·887

Bezüglich der Einzelheiten des Verkehres ist insbesondere zu erwähnen:

A. Auslandsverkehr.

Unter den bergwärts von der Elbe auf die Moldau in 175 Kähnen übergegangenen 89.060 (— 40.850) q waren insbesondere 12.650 q Baumwolle, 11.778 q Salz, 10.415 q Reis, 9170 q Oele und Talg, 6632 q Knochenkohle und Asche, 5912 Alaun, 11.000 q Farbholz, 2373 q Borkalk, 1930 q Bettfedern, 1625 q Harze, 1508 q Nutzholz, 1342 q Ocker, 1293 q Häute, 1263 q Rohr, 1090 q Bier. Von den thalwärts aus

der Moldau in die Elbe mit 157 Kähnen übergetretenen 163.344 (— 201.006) q entfallen auf Getreide 84.368 q, Zucker 68.736 q, Farberde 2933 q, Kochsalz 2500 q. Von dem Zucker wurden insbesondere eingeladen in Prag-Karolinenthal 56.010 q, in Kralup 5210 q und in Lužec 7466 q.

In Melnik wurden insgesammt verladen 30.879 q, darunter 17.194 q Gerste, 6670 q Zucker, 2950 q Eichenstämme, 1290 q Weizen, 1220 q Malz, 1200 q Obst, 400 q Lohrinde, in Unter-Beřkowitz 8077 q Zucker, in Wegstädtl 20.000 q, in Raudnitz 37.700 q Gerste, 3500 q Zucker, 150 q Hafer, in Křeschitz 5000 q Gerste und 500 q Lohrinde, in Leitmeritz 44.820 q Ziegel, 30.050 q Gerste, 5932 q Grünobst, 1000 q Malz und 500 q Lohrinde. In Lobositz wurden ausgeladen 3200 q Kaufmannsgüter, eingeladen 88.390 q Grünobst, 30.240 q Getreide, 15.200 q Lohrinde, 10.500 q Zucker, 4200 q Backobst und 900 q Holz. In Lichtowitz kamen 6028 q Grünobst, in Praskowitz und Libochowan 14.315 q Basaltschotter, 360 q Grünobst und 150 q Lohrinde. in Salesl, Sebusein, Birnai und Wannow 1676 q Grünobst und 100 q Basaltschotter zur Verladung.

In Aussig wurden im Ganzen 14,577.603 (— 3,715.004) q umgeschlagen, und zwar ausgeladen aus 452 Schiffen 565.228 q, eingeladen in 6632 Schiffe 14,012.375 q. Von den angefahrenen Gütern wurden im alten Hafen 565.028 q gelöscht, darunter 230.590 q Schwefelkies, 191.477 q Salz, 40.169 q Eisen, 30.354 q Baumwolle, 13.585 q Salpeter, 5756 q Reis, 5160 q Borax, 5108 q Paraffin, 5079 q Steinnüsse, 3834 q Oel, 2724 q Mais, 2381 q Gerste und Korn, 2230 q Sandstein, 2038 q Häute, 2030 q Petroleum, 1818 q Obst, 1683 q Chlorkali. Im neuen Hafen gelangten blos 200 q Sandsteine zur Ausladung. Eingeladen und verschifft wurden im alten Hafen und auf den Landungsplätzen vom alten Hafenmunde bis zur Zuckerraffinerie 8,811.015 q, darunter 8,021.710 q Braunkohle, 674.000 q Zucker, 33.915 q Grünobst, 23.371 q Gerste, 13.028 q chemisches Gut, 11.710 q Glasflaschen, 7408 q Graphit, 5114 q Thon, 4555 q Caolinerde, 3583 q Papier, 3495 q Backobst, 2098 q Mineralwässer, 1509 q Palmkernöl. Im neuen Hafen kamen 5,201.360 q Braunkohle zur Verladung. Die Gesammt-Braunkohlenverschiffung ab Aussig betrug 13.223.070 (— 3,522.485) q, welche mittelst 120.210 Waggons zur Elbe gebracht wurden. Der bedeutende Verkehrsrückgang gegenüber dem Vorjahre ist insbesondere dem lange andauernden, ungewöhnlich niedrigen Wasserstande und der kürzeren Dauer der Schiffahrtsperiode, theilweise aber auch dem im Mai ausgebrochenen Strike der Kohlenverlader, der Einführung der Sonntagsruhe für letztere und dem Strike der Bergleute im Teplitzer Kohlenreviere zuzuschreiben. Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes in der Thalfahrt betrug 2112 (— 786) q, jene eines zu Berg fahrenden Kahnes 1250 (— 174) q. Die Schiffahrtseröffnung erfolgte in Aussig am 25. Februar, der Schiffahrtsschluss am 4. December. Während dieser 283 (— 41) Tage war jedoch die Schiffahrt nahezu einen ganzen Monat (durch 26 Tage) ganz eingestellt. Vollschiffig war die Elbe an 59 (— 102) Tagen, während Mittelwasserstand an 65 (— 33) Tagen und Niederwasser an 159 (+ 94) Tagen herrschte. Den höchsten Wasserstand erreichte die Elbe am 23. Februar mit 345 cm, während sie auf den niedersten, — 85 cm, am 27. August sank. Die Personendampfer hatten vom 10. bis 19. Juli und vom 16. August bis 24. September die Fahrten eingestellt, die Kettendampfer verkehrten ununterbrochen. Die Zahl der leer angekommenen Fahrzeuge betrug 6396. Der grösste Andrang von Fahrzeugen war am 9. September, an welchem Tage 320 Schiffe ankamen. Die grösste Kohlenbeistellung (1256 Waggons à 110 q) fand am 10. April statt. Erbaut wurden im Aussiger Bezirke im Berichtsjahre 238 Fahrzeuge, darunter 201 gewöhnliche Canalkähne und Zillen mit ca. 1400 q Tragfähigheit, 34 grössere Kähne mit ca. 2200 q Tragfähigkeit und 3 grosse Deckkähne mit ca. 2500 q Tragfähigkeit. Ueberwintert haben in beiden Häfen 187 Fahrzeuge, davon 88 im alten, 99 und 11 Dampfschiff-Landungsbrücken im neuen Hafen.

In Schönpriesen wurden ausgeladen 62.031 (— 6821) q, darunter 29.888 q Knochenmehl, 24.898 q Salpeter, 3044 q Baumwolle, 2272 q Roheisen, 1739 q Phosphat, eingeladen 812.414 (+ 71.440) q, darunter 756.721 q Zucker, 19.654 q Gerste, 16.739 q Steinkohle, 12.478 q Melasse, 3203 q Malz, 1896 q Spiritus.

In Nestomitz wurden 50.262 q Zucker und 340 q Grünobst verladen, in Grosspriesen 4488 q Grünobst, in Pömmerle 4321 q Grünobst, in Kleinpriesen 880 q Grünobst, in Pschira 8074 q, in Topkowitz 1462 q und in Karbitz 734 q Grünobst. In Topkowitz wurden ausserdem 51.492 q Basaltschotter verladen, in Nieder-Welhotten 70.775 q, in Jakuben 14.375 q Basaltschotter.

In Rosawitz wurden 42.927 (+ 6022) q ausgeladen, darunter 20.690 q Baumwolle, 14.759 q Roheisen, 4567 q Farbholz, 1504 q Salpeter; dagegen eingeladen 1,400.720 (— 709.910) q, davon 1,313.620 (— 672.950) q Braunkohle, 76.400 (+ 17.400) q Plattenkohle, 10.700 q Phosphat. Die durchschnittliche Ladung eines abschwimmenden Kahnes betrug 2219 (— 440) q. Ueberwintert haben 1893/94 in Rosawitz 145 Kähne, 11 Zillen, 4 Kettendampfer, 1 Dampfbagger, 2 Ueberfuhrs-Dampfboote, 6 Dampfschiff-Landungsbrücken.

In Tetschen-Bodenbach kamen zur Löschung 377.383 (+ 60.226) q, darunter 79.781 q Baumwolle, 72.475 q Oele, 37.685 q Reis, 31.801 q Schiefer, 28.781 q Harze, Pech und Theer, 21.753 q Eisen- und Maschinentheile, 17.762 q Steinnüsse, 11.352 q Phosphate, 9485 q Salpeter, 8908 q Petroleum, 8669 q Farbstoffe, 5295 q Fette und Talg, 4811 q Häute und Leder. Abgefahren wurden dagegen 113.170 (— 12.358) q, darunter 25.110 q Steine, 10.000 q Hafer, 9430 q Zucker und Syrup, 8931 q Getreide, 8812 q Zwiebel, 8230 q Grünobst, 6057 q Backobst, 5999 q Schwefel und Zünder, 5947 q Hülsenfrüchte, 4828 q Holz und Holzwaaren, 3899 q Oele, 1675 q Baumwolle, 1400 q Spiritus. Erbaut wurden im Tetschener Bezirke 103 Canalkähne und Zillen, 7 grosse Kähne, 20 Pontons und Schaluppen.

In Laube wurden 1,581.505 (+ 332.483) q angefahren, darunter 258.509 q Düngemittel, 226.325 q Roheisen, 147.691 q Jute, 107.888 q Baumwolle, 97.701 q Fette, 91.345 q Palmkerne, 82.971 q Reis, 68.019 q Raps, 54.407 q Harze, 33.336 q Metalle, 30.664 q Maschinentheile, 25.483 q Felle und Häute, 25.317 q Steinnüsse, 22.473 q Paraffin, 17.979 q Tabak, 17.515 q Schiefer, 15.765 mineralische Oele, 15.697 q Petroleum, 15.627 q Garne, 15.033 q Schwefel, 15.069 q Holz, 14.379 q Farbholz, 14.501 q Thran, 13.643 q Schafwolle, 13.218 q Talg, 9837 q Häringe. Abgefahren wurden 1,235.466 (— 112.349) q Güter, darunter 311.835 q Zucker, 240.996 q Getreide, 95.119 q Malz, 72.965 q Mehl, 40.270 q Kleie, 46.893 q Spiritus,

38.248 q Papier, 38.002 q Pottasche, 39.555 q Hülsenfrüchte, 37.096 q Cellulose, 22.892 q Glas, 17.087 q Bier, 14.113 q Mineralöl, 12.828 q Zünder, 12.553 q Graphit, 11.202 q Garne, 10.061 q Obst, 9727 q Holzwaare, 9448 q Eier, 8917 q Porzellan.

B. Inlandsverkehr.

In diesem Verkehr sind von der Moldau auf die Elbe übergegangen 253.000 q Rübe, 36.101 q Getreide, 23.721 q Hafer, 21.610 q Zucker, 5523 q Granitstein, 4400 q Cementplatten, 7900 q Schotter, 300 q Obst, von der Elbe auf die Moldau übergetreten 83.000 q Rübenschnitte. In Unter-Berkowitz wurden verladen 73.000 q Rübenschnitte, ausgeladen 228.000 q Rübe; in Wegstädtl eingeladen 10 000 q Rübenschnitte, ausgeladen 25.000 q Rübe und 7000 q Schotter; in Raudnitz eingeladen 17.220 q Rübenschnitte, 1000 q Schlamm und 280 q Weidenruthen, ausgeladen 14.950 q Rübe, 9685 q Ziegel; in der Strecke Zidowitz—Nučnitz ausgeladen 19.925 q Ziegel, in Launken und Křeschitz eingeladen 16.300 q Rübe, ausgeladen 17.220 q Rübenschnitte, 1000 q Schlamm, 900 q Schotter; in Leitmeritz eingeladen 100.223 q Ziegel, 6631 q Bier, 1700 q Getreide, 1220 q Mehl, 505 q Kalk, ausgeladen 9984 q Bruchstein; in Klein-Czernosek eingeladen 14.144 q Bruchstein und 2049 q Glasstein; in Prosmik ausgeladen 5600 q Braunkohle, in Lobositz eingeladen 400 q Getreide, 360 q Weidenruthen, 100 q verschiedene Güter, ausgeladen 2450 q Ziegel; in Libochowan ausgeladen 7924 q Ziegel; in der Strecke Salesl—Wannow ausgeladen 2546 q Ziegel; in Aussig eingeladen 5600 q Braunkohle, ausgeladen 5523 q Granitstein, 4400 q Cementplatten, 6204 q Bruchstein, 9770 q Ziegel, 2049 q Glasstein, 155 q Kalk, 1900 q Buchenholz; in Wolfschlinge ausgeladen 250 q Ziegel; in Schwaden ausgeladen 1540 q Ziegel; in Wesseln ausgeladen 100 q Kalk, in Topkowitz-Kartitz ausgeladen 1393 q Ziegel; in Politz ausgeladen 540 q Weidenruthen; in Wilsdorf eingeladen 7175 q Ziegel; in Krochwitz eingeladen 18.818 q Ziegel; in Křischwitz ausgeladen 2205 q Ziegel; in Rosawitz eingeladen 1900 q Buchenholz; in Tetschen-Bodenbach eingeladen 5800 q Brennholz, ausgeladen 95.670 q Ziegel, 38.200 q Getreide, 23.721 q Hafer, 21.610 q Zucker, 6631 q Bier, 1220 q Mehl, 300 q Obst, 100 q verschiedene Güter; in Herrnskretschen ausgeladen 2728 q Ziegel.

Ueberwintert haben auf der Moldau 1893/94 im Podoler Hafen 10 Dampfschiffe, 1 Dampfbagger, 4 Zillen, 44 Sandplätten, im Karolinenthaler Hafen 18 Fahrzeuge, auf der Elbe in Melnik (kleine Elbe) 8 Zillen, im Elbearme bei der Sidoniainsel 10 Zillen und 8 Pontons, im Elbearme bei Raudnitz 7 Kähne, im Elbearme bei Leitmeritz 9 Kähne und 2 Dampfschiff-Ladungsbrücken.

C. Gesammtverkehr.

Der Inlandsverkehr betrug bergwärts 152.194 q, thalwärts 514.400 q, zusammen 666.594 q, der Grenzverkehr einschliesslich der Flossfahrt 25,211.878 q, der Gesammtverkehr 1893 sonach 25,878.472 q, was gegenüber dem Vorjahre einen hauptsächlich dem ungünstigen Wasserstande zuzuschreibenden Ausfall von $3^1/_2$ Millionen metrischen Centnern ergibt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 268. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. April befindet sich im Einlanfe die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen.

Die Abgeordneten Graf Franz Coronini und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister über die Ursache, aus welcher die Localbahn Görz-Heidenschaft nicht in den Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen aufgenommen wurde und ob der Herr Minister in Bälde Vorkehrungen zu treffen gedenke, um den Bau dieser Localbahn, insofern dabei die Unterstützung des Staates in Betracht kommt, zu sichern.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen von der Station Brüsau-Brünnlitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bistrau nach Polička. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Trassenrevision des von Arnold Löw, Beer und Consorten überreichten Projectes für eine Localbahn von der Station Brüsau-Brünnlitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bistrau nach Polička für den 12. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 5702.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung von Nebengebäuden.) Das Project für die Herstellung von Nebengebäuden bei den aufgelassenen Wächterhäusern und Signalhütten in km 258·698, 259·850, 262·629, 263.426, 270·287, 301·639, 417·623, 418·904, 419·664, 424·844, 429·913, 432·415, 445·313, 464·185 und 446·720, dann bei der Signalhütte Nr. 263 in km 314·091, weiters bei den gegen Prag gelegenen Weichenwächterhäusern in den Stationen Zamrsk und Dašic, dann bei den zwei Weichenwächterhäusern in Bubenc und bei dem Wasserstationsgebäude in der Station Theresienstadt wurde zur Ausführung genehmigt. [18. März, Z. 14.525.]

— (Linie Bruck a. d. Leitha—Hainburg: Trinkwasserleitung in Deutsch-Altenburg.) Unter dem Durchlasse in km 17·763 wurde für Zwecke des Gutsbesitzers Freiherrn von Ludwigstorf in Deutsch-Altenburg eine Trinkwasserleitung durch den Bahnkörper gelegt. [21. März, Z. 10.366.]

— Linie Segengottes—Zbeschau: Herstellung einer Wasserleitung.) Die Unterfahrung des Bahnkörpers der Linie Segengottes—Zbeschau in km 2 997 durch eine Wasserleitung für Zwecke der „Liebe Gottes-Steinkohlengewerkschaft bei Zbeschau“ wurde genehmigt. [21. März, Z. 8964.]

Böhmische Commercialbahnen. (Uebertragung eines Nebengebäudes von Jercic nach Smiřic.) Von der Station Jercic der Linie Wostromeř—Königgrätz wurde ein Nebengebäude in die Station Smiřic der Strecke Sadová-Smiřic übertragen. [17. März, Z. 11.189.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage in der Station Bruck a/M.) Zur Sicherung des Zugsverkehres in der Station Bruck a/M. wurden jene Wechsel, welche bei den Ein- und Ausfahrten der Züge gegen die Spitze befahren werden, oder welche in den Nebengeleisen liegen und für einen ein- oder ausfahrenden Zug auf Ablenkung der Fahrstrasse gestellt werden, für centrale Verriegelung eingerichtet und die Verriegelungs-Vorrichtungen mit den an den Einfahrten von Kapfenberg, Pernegg und Leoben in der Station aufgestellten Einfahrtssignalen abhängig gemacht. Ausserdem wurde die Einrichtung getroffen, dass die Distanzsignale für Züge der Hauptlinie zu beiden Seiten der Station gegen Kapfenberg und gegen Pernegg nicht von der Station Bruck a/M. aus, sondern durch den dem Distanzsignale zunächst postirten Bahnwächter im Wächterhause Nr. 253, bezw. Nr. 260, gestellt und von der Platzinspection in Bruck a/M. unter elektrischem Blockverschluss gehalten werden. Diese beiden Distanzsignale sind für selbstthätige mechanische Blockirung beim Stellen derselben auf „Verbot der Einfahrt“ ein-

gerichtet, so zwar, dass vor einer neuerlichen Stellung auf „Erlaubte Einfahrt“ zuerst die elektrisehe Deblockirung Seitens der Platzinspection anch dann erfolgen muss, wenn der Bahnwächter die Blockirnng mittelst Inductorkurbel noch nicht vorgenommen hätte. Das Distanzsignal gegen Leoben, dessen Stellvorrichtung sich an dem Centralapparate im Aufnahmsgebäude befindet, ist in die Blockeinrichtnng nicht einbezogen. Das Einfahrtssignal gegen Kapfenberg ist ein dreiarmiger Semaphor, jenes gegen Pernegg ein zweiarmiger und jenes gegen Leoben ebenfalls ein zweiarmiger. Der Centralapparat, welcher in dem Anbau links der Veranda des Anfnahmsgebäudes aufgestellt ist, enthält fünf Signal- und 19 Weichenverriegelungshebel nebst der Einrichtung für den Verschluss dieser Hebel. In der Platzinspection befindet sich ein Blockapparat mit sechs elektrischen Einrichtnngen und sechs Blokfeldern. Die Blockapparate in den beiden Wächterhänsern Nr. 253 und 260 sind mit je zwei elektrischen Einrichtungen, zwei Blockfeldern und zwei Blocktasten versehen.

[G.-I.-Z. 6169.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Abänderung der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 15. März d. J. folgende Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutscblands bescblossen:

1. In Nr. XV erhält der Eingang nachstehende Fassung: „Flüssige Mineralsäuren aller Art, insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser — wegen rother, rauchender Salpetersäure vergleiche Nr. XVII — sowie Chlorschwefel, unterliegen nachstehenden Vorschriften.“
2. Die Nr. LIV. ist zu streichen.
3. Unter Nr. XXXV sind die zweimal vorkommenden Worte „und LIV“ zu streichen.
4. Im Eingang der Nr. XXXVI b ist zwischen den Worten „Lykopodium“ und „sowie“ einzufügen: „aus Voswinckels Sicherheitssprengstoff (einem Gemenge aus Ammonsalpeter, Dinitrobenzol, Harzen, Paraffin, Fetten und Lacken).“

Die vorstehenden Aenderungen sind am 1. April d. J. in Kraft getreten. [H.-M.-Z. 18.205.]

Preussen. (Denkschrift, betreffend die Umgestaltung der Eisenbahnbehörden.) Dem Hause der Abgeordneten ist ein Nachtrag zum Staatshaushalts-Etat für das Jahr vom 1. April 1894/95, welcher zur Vorbereitung der Abänderung der Verwaltungseinrichtungen der Staatseisenbahnen 300.000 M. erfordert, zugegangen. Dem darauf bezüglichen Gesetzentwnrf ist folgende Denkschrift, betreffend Umgestaltung der Eisenbahnbehörden, beigefügt.

I. Gegenwärtige Organisation.

1. Zuständigkeits-Verhältnisse.

Die gegenwärtige Organisation der preussischen Staatseisenbahnen ist durch Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigt und am 1. April 1880 zur Einführung gelangt. Sie bernht anf dem Grundsatze der Decentralisation und der persönlicheu Verantwortlicbkeit. Darnach werden die zur Zeit einschliesslich der Neubaustrecken 28.179 km langen preussischen Staatsbahnen unter der obersten Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch die königl. Eisenbahn-Directionen und königlichen Eisenbahn-Betriebsämter verwaltet. Eisenbahn-Commissionen, deren Errichtung für die Bauleitung der Neubaustrecken in der Organisation vorgesehen ist, bestehen zur Zeit nicht; von Einrichtung einer solchen Behörde ist auch bisher nur in einem Falle Gebrauch gemacht worden.

Der Minister entscheidet über die gegen die Verfügnngen nnd Beschlüsse der Eisenbahn-Directionen erhobenen Beschwerden. Seiner besonderen Genehmigung sind, abgesehen von den Fällen, in denen dieselbe durch gesetzliche Bestimmungen vorgeschrieben ist, nur diejenigen Angelegenheiten vorbehalten, die einer einheitlichen Regelung durch die oberste Stelle bedürfen oder der Natur der Sache nach zu deren Zuständigkeit gehören.

Den unmittelbar nnter dem Minister stehenden Eisenbahn-Directionen obliegt die obere Leitnng der Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörenden im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken. Sie entscheiden über die gegen die Verfügnngen und Anordnnngen der Eisenbahn-Betriebsämter erhobenen Beschwerden und vertreten in allen ihrer unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehaltenen Angelegenheiten inuerhalb ihres Geschäftsbezirkes die Verwaltung. Zu den ihnen vorbehaltenen Angelegenheiten gehören insbesondere die allgemeine und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten unterstellten Bahngebietes, wie z. B. die Fahrplan- und Tarifangelegenheiten, das Cassen- und Rechnungswesen, die Beschaffung der Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien, sowie der Betriebssmittel, die Verwaltung der Hauptwerkstätten u. s. w.; überhaupt alle diejenigen Angelegenheiten, bei denen die Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse und Interessen gegenüber dem Gesichtspunkte der einheitlichen und gleichmässigen Regelung zurücktritt.

Den den Eisenbahn-Directionen untergeordneten Eisenbahn-Betriebsämtern obliegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht der Eisenbahn-Direction oder dem Minister vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirkes vertreten sie in den zu ihrer Znständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass sie, ebenso wie die Eisenbahn-Directionen innerhalb ihres Geschäftsgebietes, auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen. Ihre Verfügungen bedürfen der höheren Genehmignng nur insoferne, als sie Abweichungen von allgemeinen Vorschriften enthalten oder für besondere Fälle die Genehmigung ausdrücklich vorbehalten ist.

2. Sitze und Bezirke der Eisenbahn-Directionen.

Gegenwärtig bestehen 11 Eisenbahn-Directionen mit dem Sitze zu Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Köln für die linksrheinischen Linien, Köln für die rechtsrheinischen Linien, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Magdeburg. — Auf einen Bezirk entfallen daher im Durchschnitt rund 2550 Kilometer.

3. Zahl und Bezirke der Eisenbahn-Betriebsämter.

An Eisenbahn-Betriebsämtern sind zur Zeit 75 vorhanden, ihre Geschäftsbezirke umfassen im Durchschnitt rund 350 Kilometer.

Das, wenn auch nicht nach seiner örtlichen Ausdehnung, so doch nach der Dichtigkeit und Lebhaftigkeit des Verkehrs der unterstellten Strecken, bedeutendste Betriebsamt ist das zum Bezirke der Eisenbahn-Direction (rechtsrheinischen) zu Köln gehörende Betriebsamt zu Essen, mit dem seit dem 1. April 1890 das an demselben Orte bis dahin bestandene Betriebsamt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld zusammengelegt worden ist, um die im Ruhrkohlengebiete gelegenen Linien unter der Leitung einer Direction und eines Betriebsamtes zu vereinigen. Mit Rücksicht auf den grossen Umfang (509 km) und die eigenartigen Verhältnisse dieses Betriebsamts sind bei demselben ausnahmsweise nach dem Vorgange der bei den Eisenbahn-Directionen bestehenden Einrichtung drei besondere Abtheilungen unter je einem Vorstande gebildet.

4. Zusammensetzung und Verfassung.

a) Der Eisenbahn-Directionen.

Die Eisenbahn-Directionen bestehen aus einem Präsidenten und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern und Hilfsarbeitern. Die ihnen obliegenden Geschäfte werden von drei Abtheilungen unter Leitung besonderer Dirigenten (Ober-Regierungs-, Ober-Bauräthe) erledigt; bei den Eisenbahn-Directionen zu Frankfurt a. M. und Altona ist der Präsident zugleich Dirigent der ersten Abtheilung. Der Geschäftskreis der Abtheilungen wird vom Minister festgestellt. — Die erste Abtheilung umfasst das Etats- und Rechnungswesen, das Justitiariat und die allgemeinen Angelegenheiten, die zweite Abtheilung die Verkehrs- und Betriebsleitung und die dritte Abtheilung die Bau- und Werkstätten-Verwaltung. Die Vertheilung der Geschäfte unter die Abtheilungen geschieht durch den Präsidenten nach Massgabe des vom Minister festgestellten Vertheilungsplanes, die Vertheilung der Geschäfte unter die Mitglieder der Abtheilungen erfolgt durch die Abtheilungs-Dirigenten nach Massgabe des von dem Präsidenten zu genehmigenden Geschäftsplanes. Dem Präsidenten obliegt für den gesammten Verwaltungsbereich, den Abtheilungs-Dirigenten für den Bereich der ihnen unterstellten Abtheilung die Sorge für die Regelnng des Geschäftsganges. Insbesondere sind der Präsident und die Abtheilungs-Dirigenten für die sach- und ordnungsmässige Verthcilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen der Direction, welche zu ihrer Mitzeichnung gelangen, nach Form und

Inhalt verantwortlich, während den Mitgliedern der Direction die Verantwortung für die sachgemässe Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte obliegt.

b) Der Eisenbahn-Betriebsämter.

Die Eisenbahn-Betriebsämter bestehen aus einem Betriebs-Director als Vorstand und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern und Hilfsarbeitern. Dem Betriebs-Director obliegt die Sorge für den ordnungsmässigen Geschäftsgang und Betrieb im Allgemeinen, insbesondere ist derselbe in ähnlicher Weise wie der Präsident der Direction für die sach- und ordnungsmässige Vertheilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen des Betriebsamtes, welche zu seiner Mitzeichnung gelangen, nach Form und Inhalt verantwortlich, während den Mitgliedern des Betriebsamtes die Verantwortung für die sachgemässe Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte obliegt.

II. Bewährung der gegenwärtigen Organisation; Nothwendigkeit einer Reform.

Die gegenwärtige Organisation ist aus dem durch die Verstaatlichung der Privathahnen erheblich gesteigerten Bedürfniss einer Decentralisation der Verwaltung hervorgegangen. Die Einführung derselben beruhte auf der Erwartung, dass diejenigen Verwaltungsgeschäfte, welche nicht der einheitlichen Leitung und Bearbeitung innerhalb eines grösseren Verkehrsgebietes bedürfen, zweckmässig örtlichen Unterbehörden zu übertragen seien, welche, den Personen und Oertlichkeiten näherstehend, mit der genaueren Kenntniss derselben die Möglichkeit einer schnelleren und sorgfältigeren Erledigung aller sich auf dieselben beziehenden Verwaltungsgeschäfte bieten sollten. — Es wurde daher angenommen, dass die örtliche Verwaltung des Bahneigenthums, die engere Betriebsleitung, die Bearbeitung der Personalien, das Beschwerdewesen, die selbstständige Verwaltung und Rechnungslegung bezüglich der für diese Geschäfte bestimmten Ausgabefonds zweckmässig solchen örtlichen Behörden, den Eisenbahn-Betriebsämtern, zu übertragen seien. Der mit der Errichtung derselben verbundene erhöhte Aufwand an persönlichen und sachlichen Kosten sollte durch eine grössere Wirthschaftlichkeit der Betriebsverwaltung, welche man von der Wirksamkeit der neu gebildeten Behörden erwartete, ausgeglichen werden. Die in dem fast vierzehnjährigen Zeitraume seit Einführung der gegenwärtigen Organisation gemachten Erfahrungen haben diese Erwartungen nicht in allen Punkten, insbesondere aber nicht bezüglich des wirthschaftlichen Ergebnisses der Verwaltung bestätigt. Das ungünstiger werdende Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen musste nothwendig zu Untersuchungen darüber Anlass geben, auf welchen Ursachen diese für die Staatsfinanzen bedenkliche Erscheinung zurückzuführen sei.

Zur Beurtheilung dieser Frage erschienen besonders die Verhältnisse bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen geeignet, da dort örtliche Betriebsbehörden nicht bestehen. Verwaltung und Betrieb werden vielmehr in ähnlicher Weise wie früher in Preussen unmittelbar von der Eisenbahn-Direction geleitet; die unterstellten örtlichen Beamten sind nur ausführende Dienststellen der Direction. — Es wurden daher die organisatorischen Einrichtungen der Reichsbahnen und ihre Wirkungen auf die wirthschaftliche Gestaltung des Betriebes durch Commissäre an Ort und Stelle einer eingehenden Prüfung unterzogen, nachdem schon vorher Ermittelungen in gleicher Richtung bei einzelnen grösseren preussischen Eisenbahn-Directionen stattgefunden hatten. Demnächst wurde eine besondere, aus Mitgliedern des Ministeriums, der Eisenbahn-Directionen und der Eisenbahn-Betriebsämter zusammengesetzte Commission beauftragt, zu untersuchen, ob und inwieweit die bestehenden Verwaltungseinrichtungen Mängel aufweisen und welche Aenderungen eventuell in Aussicht zu nehmen sein möchten.

Nach dem Ergebniss dieser Ermittelungen kann nicht geleugnet werden, dass die Verwaltung der preussischen Staats-Eisenbahnen im Vergleich zur Verwaltung der Reichsbahnen und auch für sich betrachtet, zu theuer wirthschaftet, und dass dieses Ergebniss, wenn nicht ausschliesslich, so doch in erster Linie auf die Decentralisation der Verwaltung durch Vertheilung der Verwaltungsgeschäfte zwischen den Directionen und Betriebsämtern zurückzuführen sei. Auch konnte nach den an Ort und Stelle vorgenommenen Ermittelungen und den Untersuchungen der Commissäre nicht bestritten werden, dass die gegenwärtigen Verwaltungseinrichtungen der preussischen Staatseisenbahnen neben vereinzelten Vortheilen überwiegend Nachtheile ergeben und die Leistungen der Verwaltung in ungünstiger Weise beeinflusst haben. Durch die Theilung der Geschäfte zwischen den Directionen und den Betriebsämtern ist das Schreibwerk ausserordentlich vermehrt, die sachgemässe Bearbeitung der Geschäfte erschwert und die Erledigung der Sachen gerade in den wichtigsten und dringendsten Fällen zum Nachtheil der Verwaltung und des Publicums verzögert worden. Infolge der Vertheilung der Verwaltungsbefugnisse auf zwei Instanzen sind weder die Directionen noch die Betriebsämter im Stande, das gesammte Gebiet der Verwaltung zu übersehen und in allen ihren mannigfaltigen, sich gegenseitig berührenden und durchdringenden Beziehungen zu regeln. Die Betriebsämter, welchen im Allgemeinen eine gründlichere Kenntniss der örtlichen Verhältnisse beiwohnt, sind gleichwohl in allen wichtigeren Entscheidungen, bei welchen es auf die Kenntnisse vorzugsweise ankommt, in ihrer Zuständigkeit beschränkt und an die Genehmigung der Direction gebunden; letztere, obwohl die massgebende Instanz, ist fast durchwegs auf die Berichte der Betriebsämter angewiesen und entscheidet in den seltensten Fällen aus eigener Anschauung und Kenntniss der Verhältnisse. Diese Unselbstständigkeit beeinträchtigt die Arbeitsfreudigkeit und das Gefühl der Verantwortung bei beiden Behörden, namentlich bei den Betriebsämtern, denen jede Möglichkeit benommen ist, ihren oft wohlbegründeten Vorschlägen gegenüber abweichenden Ansichten der Directionen Geltung zu verschaffen. Andererseits wird es von den Directionen als schwerer Uebelstand empfunden, dass sie gerade von der wichtigsten Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, der Leitung des Betriebes, durch die bestehenden Zuständigkeitsverhältnisse abgeschnitten sind. Daher erklärt es sich, dass bei den Directionen sich vielfach das Bestreben geltend gemacht hat, in die Geschäftsführung der Betriebsämter einzugreifen, was nicht nur zur Vermehrung des Schreibwerkes, sondern auch zu einer Herabdrückung des dienstlichen Interesses der Betriebsämter führen muss. Dieses Streben der Directionen wird noch dadurch unterstützt, dass die Betriebsämter nach ihrer Besetzung und Bezirksabgrenzung vielfach ausser Stande sind, die ihnen organisationsmässig obliegenden Geschäfte sachgemäss selbst zu bearbeiten, da zahlreichs Vorgänge des Betriebes weit über den Bereich des einzelnen Betriebsamtes hinausgehen oder einheitlicher Regelung für einen grösseren Bezirk bedürfen. Ferner werden die Betriebsämter zu häufiger, oft fortlaufender Berichterstattung auch in den ihrer ausschliesslichen Zuständigkeit unterliegenden Angelegenheiten dadurch veranlasst, dass die Directionen sich über den Gang der Verwaltung innerhalb ihres Bezirkes im Allgemeinen sowie über die wichtigsten einzelnen Vorgänge unterrichtet halten müssen. Viele besonders zeitraubende und kostspielige Arbeiten, wie die Aufstellung der Bauentwürfe, werden jetzt vielfach doppelt gefertigt.

Wenngleich zur Vermehrung des Schreibwerkes mit die Aufgaben beigetragen haben, welche der Staatsverwaltung inzwischen durch die sociale Gesetzgebung gestellt worden sind, so ist doch ein wesentlicher Theil desselben auf das geschilderte Berichtswesen zurückzuführen.

Was besonders die Frage betrifft, ob die für das Publicum von der Einrichtung der Betriebsämter erwarteten Vortheile eingetreten seien, so ist zwar anzugeben, dass in den grösseren Städten, in denen sich Betriebsämter befinden, die Möglichkeit eines directen Verkehres mit der Behörde vom Publicum angenehm empfunden wird. Dieser Vortheil kommt indess doch nur für den vereinzelten Ort in Betracht und verliert wiederum erheblich an Bedeutung durch die beschränkte Zuständigkeit der Betriebsämter, namentlich auf dem Gebiete des Tarif- und Fahrplanwesens. Die angedeutete Annehmlichkeit wird weit überwogen von den Nachtheilen, die sich für das Publicum daraus ergeben, dass infolge der bestehenden Theilung der Verwaltungsbefugnisse zwischen Directionen und Betriebsämtern die Erledigung der Anträge und Beschwerden meist sehr verzögert wird.

Die Vertheilung der Geschäfte auf drei Instanzen hat aber auch in wirthschaftlicher Beziehung ungünstig eingewirkt. Weder die Directionen noch die Betriebsämter können das Gebiet der Verwaltung vollständig beherrschen und sind daher ausser Stande, den wirthschaftlichen Erfolg ihrer Massnahmen in vollem Umfang zu übersehen. Hierdurch wird das Interesse der einzelnen Instanzen an einer wirthschaftlichen Verwaltung erheblich gemindert. Insbesondere gilt dies für die Betriebsämter, von deren sparsamer Verwaltung in Bezug auf Personalbedarf, Bahnunterhaltung, Betriebsmaterialienverbrauch, das wirthschaftliche Ergebniss zum grossen Theil abhängt. Ausserdem aber bedingt die ganze Einrichtung des Behördenapparates sowie das durch die Vertheilung der Verwaltungsbefugnisse geschaffene Schreibwerk einen bedeutenden, unwirthschaftlichen Aufwand an Personal und Bureaukosten.

Eine Reform der Verwaltung ist daher nicht nur aus geschäftlichen, sondern auch aus wirthschaftlichen Rücksichten geboten. Auch kann es einem Zweifel nicht unterliegen, dass wirksame Abhilfe nur durch Beseitigung einer der gegenwärtig vorhandenen drei Instanzen zu erreichen ist.

III. Künftige Organisation.

A. Im Allgemeinen.

Es ist daher in Aussicht genommen, die Betriebsämter als selbstständige Behörden aufzuheben, ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Directionen zurück zu übertragen, und den Directionen, deren Bezirke entsprechend zu verkleinern sind, für die ihnen demnächst obliegende unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes ausführende Organe zu unterstellen. Gleichzeitig soll diesen ausführenden Organen zur Entlastung der Direction eine Reihe weniger wichtiger Verwaltungsgeschäfte übertragen werden, wie die Verwaltung des Grunderwerbs, die Personalien der unteren und einzelner mittlerer Beamten, die Erledigung von Beschwerden und Reclamationen bis zu gewissen Beträgen u. s. w.

B. Im Besonderen.

a) Bezirke der künftigen Eisenbahn-Directionen.

Dem vermehrten Geschäftsumfange der künftigen Eisenbahn-Directionen entsprechend, muss eine Verkleinerung ihres Verwaltungsbezirks eintreten, wenn anders die neuen Behörden den ihnen zugewiesenen Aufgaben gewachsen sein sollen. Es ist daher die Bildung von 20 Directionsbezirken in Aussicht genommen, so dass unter Zugrundelegung eines Bahnnetzes von rund 28.000 km, auf einen Bezirk im Durchschnitt 1400 km entfallen würden.

b) Geschäftskreis, Befugnisse und Verfassung der künftigen Eisenbahn-Directionen.

Den künftigen Eisenbahn-Directionen obliegt unter der oberen Leitung des Ministers die Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörenden, im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken. Sie vertreten in allen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbezirks die Verwaltung. Sie bestehen aus einem Präsidenten und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern. Die Bearbeitung der Geschäfte durch die Mitglieder erfolgt nach einem vom Präsidenten aufgestellten Geschäftsvertheilungsplan. Der Präsident soll wie bisher verantwortlich sein für den ordentlichen Geschäftsgang der Direction, sowie für die Entscheidungen in denjenigen Angelegenheiten, welche er mit bearbeitet. Die Bildung von Abtheilungen ist im Allgemeinen nicht in Aussicht genommen, da die Errichtung von Abtheilungen nach den bisher gemachten Erfahrungen sich im Grossen und Ganzen nicht bewährt hat, die Präsidenten der neuen Directionen mit kleineren Bezirken und einer geringeren Anzahl Mitglieder auch die Geschäfte in der Regel ohne Abtheilungen werden leiten können. Sollte demnächst in einzelnen Fällen die Nothwendigkeit einer Entlastung des Präsidenten hervortreten, so bleibt die Errichtung einer oder mehrerer Abtheilungen vorbehalten. Die Erledigung der Geschäfte innerhalb der Directionen mit Abtheilungen würde dann nach den oben mitgetheilten Grundsätzen der gegenwärtigen Organisation erfolgen. Ausserdem bleibt vorbehalten, gewisse Verwaltungsgeschäfte, welche nach der gegenwärtigen Organisation von jeder Direction selbstständig bearbeitet werden, und auch in der Folge zweckmässig für einen grösseren Bezirk, sei es für den ganzen Staatsbahnbereich, sei es für eine grössere Gruppe von Directionen einheitlich erledigt würden, Einer Direction für den ganzen Staatsbahnbereich oder für mehrere Directionsbezirke zu übertragen. Es kommen in dieser Beziehung z. B. in Betracht: Die Beschaffung von Betriebsmitteln und Materialien, die Wagendisposition, das Abrechnungswesen, die Verwaltung des Werkstättenwesens, die Angelegenheiten der Prüfung der mittleren Beamten, das Tarifwesen u. s. w.

Dagegen ist in Aussicht genommen, dem Präsidenten je ein administrativ und ein technisch vorgebildetes Mitglied der Direction als ständige Stellvertreter beizugeben und denselben neben ihren dienstlichen Obliegenheiten als Directionsmitgliedern zur nothwendigen Entlastung des Präsidenten die Vertretung nicht nur in Abwesenheitsfällen des Präsidenten, sondern auch bei seiner Anwesenheit in bestimmten mehr untergeordneten Angelegenheiten administrativer und technischer Natur ein für allemal zu übertragen. Ausserdem würden die beiden Stellvertreter als Beiräthe dem Präsidenten zur Seite stehen, der ihr Gutachten in allen wichtigen Fragen einzuholen hätte. Diese Einrichtung würde die Möglichkeit bieten, ohne Bildung von Abtheilungen, einzelne Zweige der Verwaltung vorübergehend oder dauernd einer wirksamen Beaufsichtigung und eingehenden Behandlung zu unterwerfen und dadurch die besonders schwierige Geschäftsführung des Präsidenten zu unterstützen. Die Nothwendigkeit, bei Auswahl der Vertreter des Präsidenten von den Rücksichten auf das Dienstalter abzusehen und lediglich die persönliche Tüchtigkeit entscheiden zu lassen, bedingt, dass die Stellung der genannten Beamten gegenüber den übrigen Directionsmitgliedern durch Beilegung eines höheren Ranges (Ober-Regierungsrath, Ober-Baurath) und Gewährung einer Besoldungszulage gehoben wird.

c) Den Eisenbahn-Directionen zu unterstellende Ausführungsorgane.

Für die Ausführung und Ueberwachung des Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienstes, des Maschinen- und Werkstättendienstes, des Verkehrsdienstes und des Telegraphendienstes nach den Anordnungen der Directionen sind Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspectionen, Maschinen-Inspectionen, Verkehrs-Inspectionen und Telegraphen-Inspectionen vorgesehen. Während die Geschäftsbezirke der Bau- und Betriebs-Inspectionen im Durchschnitt auf 100 km bemessen sind, ist für die Bezirke der Maschinen- und Verkehrs-Inspectionen ein Umfang von 300 bis 500 km und von 200 bis 400 km angenommen. An Telegraphen-Inspectionen ist für jeden Directionsbezirk nur eine gerechnet. Die Vorsteher der genannten Dienststellen sollen zwar, untereinander gleich geordnet, der Direction unmittelbar unterstehen, im Uebrigen aber, insoweit sie an demselben Orte sitzen, gemeinschaftliche Bureau-Einrichtungen besitzen und die ihren Geschäftskreis gemeinsam berührenden Angelegenheiten thunlichst durch mündliches Benehmen erledigen. Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Direction mit der Massgabe, dass im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bau- und Betriebs-Inspector einerseits und den Vorstehern der übrigen Dienststellen andererseits bei Gefahr im Verzuge der Bau- und Betriebs-Inspector bestimmt, was zu geschehen hat.

Den Vorstehern der genannten Dienststellen würden daher nach der neuen Organisation im Vergleich zu den Vorständen der gegenwärtigen Bauinspectionen vermehrte und erhöhte Aufgaben zufallen.

Zum Sitze der den Eisenbahn-Directionen zu unterstellenden Ausführungsorgane sind schon im Interesse weiterer Ausnutzung vorhandener Diensträume in erster Reihe diejenigen Orte in Aussicht genommen, an denen sich zur Zeit Betriebsämter oder Bauinspectionen befinden. Die Befürchtungen der gegenwärtig mit Betriebsämtern bedachten Städte, bei Aufhebung der Betriebsämter den grössten Theil der Eisenbahn-Betriebsbeamten zu verlieren, sind daher nicht begründet.

d) Eisenbahn-Baucommissionen.

In Betreff der Neubauten und grösseren Umbauten empfiehlt sich die Beibehaltung der bestehenden Vorschriften, nach denen die Leitung des Baues entweder einer der vorhandenen Directionen oder einer eigens dafür einzusetzenden Behörde übertragen werden kann.

IV. Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten.

Die Verhältnisse der bei der geplanten Umgestaltung der Eisenbahnbehörden (vergl. auch Nr. VI) nicht zur Verwendung gelangenden Beamten sollen im Allgemeinen nach denselben Grundsätzen geregelt werden, welche seinerzeit bei der Reorganisation der allgemeinen Landesverwaltung im Jahre 1880 und 1883 massgebend gewesen sind (§§ 83 ff. des Gesetzes vom 26. Juli 1880 — Gesetz-Samml. S. 291 — und §§ 147 ff. des Gesetzes vom 30. Juli 1883 — Gesetz-Samml. S. 195).

V. Wirthschaftliche Wirkungen der neuen Organisation.

Auch in wirthschaftlicher Beziehung können von der neuen Organisation günstige Wirkungen erwartet werden. Bei einzelnen Titeln und Positionen eintretende Mehrausgaben werden durch die anderwärts erzielten bedeutenden Minderausgaben erheblich übertroffen.

Die jährliche Ersparniss, auf welche nach Durchführung der neuen Einrichtung in Folge Umgestaltung der Behörden bei den Besoldungen (einschliesslich des Wohnungsgeldzuschusses) der im Titel 1, 2 und 6 des Etats aufgeführten Beamten voraussichtlich zu rechnen sein wird, ist nach den zur Zeit nur möglichen ganz überschläglichen Ermittelungen auf etwa 4 bis 5 Millionen Mark geschätzt worden.

Die einmaligen Ausgaben zur Durchführung der neuen Organisation bestehen im Wesentlichen aus den Kosten für den Neudruck von Dienstvorschriften und anderer Drucksachen, für

anderweite Einrichtnng und Anmiethung von Diensträumen, sowie für Umzüge von Bureaux und Beamten nnd sind auf rund 600.000 Mk. geschätzt worden. Hierzn würden die Bezüge derjenigen Beamten treten, welche bei der neuen Organisation keine Verwendung finden. Ihre Höhe kann zur Zeit noch nicht angegeben werden, da die erforderlichen Vorermittelungen noch nicht abgeschlossen sind.

Die bei den übrigen Titeln zu erwartenden Ersparnisse und die sonstigen wirthschaftlichen Vortheile, lassen sich zur Zeit nicht ziffermässig bemessen, da durch die nene Einrichtung unmittelbar nnr die allgemeine Verwaltung betroffen wird und daher zunächst auch nur auf diesem Gebiete die Ersparnisse ziffermässig in die Erscheinung treten. Die hierbei durch Aufhebung einer Verwaltungsinstanz erzielten Vereinfachungen werden indess auch auf die übrigen Verwaltungszweige günstige Rückwirkungen üben. Die hiervon zu erwartenden Vortheile werden nicht allein in weiteren Ersparnissen, sondern auch darin zum Ausdruck kommen, dass das grosse Eisenbahnnetz des Staates den wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen des Landes noch besser wie bisher dienstbar gemacht werden kann.

VI. Rückwirkungen der neuen Organisation auf die Aufgaben und Einrichtungen der Centralstelle; Reform der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsorgane.

Welche Rückwirkungen die geplante Reform auf die Aufgaben nnd Einrichtnngen der Centralstelle haben wird, und welche Aenderungen in dieser Beziehung sich etwa als nothwendig erweisen möchten, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen, bedarf vielmehr noch näherer Prüfung. Ebenso unterliegt der Erwägung, ob nicht aus der geplanten Neuordnung der Staats-Eisenbahnverwaltung auch zu einer zweckmässigen Umgestaltung der staatlichen Aufsichtsorgane für die bestehenden Privatbahnen Anlass zu nehmen sein möchte.

Schiffahrt.

VI. Internationaler Binnenschiffahrts-Congress Haag 1894. In der Zeit vom 22. bis zum 28. Juli d. J. findet in Haag unter dem Protectorate Ihrer Majestät der Königin von Holland und unter dem Ehrenpräsidium der holländischen Minister des Aeussern, des Innern und des Waterstaates, Handels und der Industrie, der VI. internationale Binnenschiffahrts-Congress statt. Die auf dem Congresse zn behandelnden Fragen sind in vier Gruppen getheilt, deren erste den Bau und die Erhaltung der Schiffahrtscanäle, die zweite die technische Ausnützung dieser Wasserstrassen und die dritte deren wirthschaftliche Verwerthung, sowie die sonst damit zusammenhängenden volkswirthschaftlichen Fragen umfasst, während in die vierte Gruppe alle die schiffbaren Flüsse und deren Verbesserung betreffenden Fragen verwiesen sind. Insbesondere sind zur Discussion gestellt:

In Gruppe 1: Formen und Ausmasse eines Canalquerschnittes, welcher einem Schiffe von gegebener Tauchtiefe die Erreichung der gewollten Geschwindigkeit mit dem geringsten Aufwande von Zugkraft ermöglicht, das nothwendige Mehrmass der Canaltiefe über die Tauchtiefe der Schiffe, der geringste Halbmesser für die Krümmungen der Canäle, die wirksamsten Massregeln und ökonomischesten Constructionen zum Schutze der Böschungen und Ufer, die verschiedenen Systeme der Hafenausrüstung, deren Vor- und Nachtheile, die Betriebsbedingungen und deren Nutzeffecte, die beste Art der Anschlüsse zwischen den Eisenbahnen und den Binnenschiffahrtshäfen;

in Gruppe 2: die verschiedenen Systeme und Vorgänge zum Brechen und Beseitigen des Eises, Eisbrecherschiffe, Sprengstoffe u. s. w., sowie die damit erzielten Ergebnisse, Erzeugungs- und Anschaffungspreis dieser Gegenstände und Kosten der Verwendung derselben, die seit dem letzten Congresse in der Anwendung der verschiedenen Zug- und Schiffstriebsysteme erzielten Fortschritte, seither neu erfundene oder angewendete derartige Systeme, Einfluss der Form nnd der Beschaffenheit der Oberfläche der Schiffe auf den der Fortbewegung entgegengesetzten Widerstand, nothwendige und erreichbare Geschwindigkeit für Frachtschiffe, wie für Schlepp- und Kettendampfer und deren Anhang;

in Gruppe 3: Schiffahrtsgebührensätze, Einfluss der durchfahrenen Strecke, des Tonnengehaltes, der Art des Werthes und der Menge der beförderten Waaren auf diese Sätze, Waareneintheilung, Befreiung von den Gebühren oder Ermässigung der letzteren für leere Schiffe, Einhebungsarten, Controle, Vergütungen für das Oeffnen der Schleusen, Stauwerke und Brücken, Erhöhung dieser Vergütungen bei Nachtdienst;

in Gruppe 4: vergleichendes Studium der Formen und Tiefen der Hauptwasserläufe mit und ohne Gezeiteneinwirkung, sowie mit veränderlichem Grunde, insbesondere nach folgenden Richtungen, Verhältniss zwischen den Krümmungen und den Tiefen, Abstand zwischen den Punkten der stärksten, bezw. geringsten Krümmung und jenen der grössten, bezw. geringsten Tiefe, Anwendung der Versuchs- und graphischen Methode unter Zugrundelegung der synoptischen Krümmungs- und Tiefen-Diagramme, Einfluss der Breite und Wassermenge eines Flusses auf die geringste Tiefe bei ungefähr gleichen Krümmungen, Einwirkung einer ans geraden Linien und Kreisbogen gebildeten Trasse im Vergleiche mit einer nach dem Fargue'schen Systeme angelegten, Einwirkung der Hoch- und Niederwässer auf die Fahrwassertiefe in den Krümmungspunkten, grösste bei wechselnder Wassermenge und Flussbreite mit einer ständigen Fahrrinne vereinbare Krümmung, Grundsätze für die Trassenwahl und die Minimal-Bettconstruction bei Flüssen mit und ohne Gezeiteinwirkung, Einfluss ununterbrochener, selbst bei Niederwasser die Wassermenge zusammenhaltender und leicht bespült bleibender Dämme auf die Strömnng der Flüsse. Möglichkeit, Flüsse mittelst solcher Banten so zu reguliren, dass bei Niederwasser die gesammte vorhandene Wassermenge für die Schiffahrt ausgenützt werden kann.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela" aus Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 T. Gehalt ist am 30. December 1893 von Kobe abgefahren und am 28. Februar 1894 mit 14 Passagieren und 3136 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte ans Kobe 801.000 kg Reis (hievon 750.000 kg für Fiume), 20.800 kg Oel, 1360 kg Effecten, 12.000 kg Curiositäten; aus Shanghai 61.050 kg Baumwolle, 3990 kg Seide, 180 kg Thee, 2000 kg Curiositäten, 27.300 kg Häute; aus Penang 25.200 kg Zinn, 45.430 kg Pfeffer; aus Hongkong 1500 kg Anisöl, 5000 kg spanisches Rohr, 94.500 kg Quassia; aus Canton 7680 kg Kokous, 3580 kg Quassia; aus Colombo 86.986 kg Cocosnussöl, 5075 kg Saganholz, 26.390 kg Kaffee; aus Singapore 71.050 kg Zinn, 3200 kg Conserven, 2690 kg Kaffee, 208.988 kg Pfeffer (hievon 4872 kg für Ancona und 9744 kg für Venedig), 102.007 kg Sago (für Venedig); aus Calcutta 259.000 kg Jute (hievon 92.500 kg für Fiume, 74.000 kg für Venedig, 92.500 kg für Ancona), 92.500 kg Baumwolle (für Venedig), 103.605 kg Hänte (hievon 48.213 kg für Venedig), 5075 kg Tamarinden, 1827 kg Schellak; aus Bombay 34.866 kg Spartogras (hievon 27.913 kg für Venedig), 24.107 kg Kaffee, 7612 kg Ingwer, 23.954 kg Häute, 2436 kg Gummi, 6597 kg Därme, 276.945 kg Baumwolle (hievon 55.500 kg für Venedig), 5684 kg Weihrauch, 2500 kg Curiositäten, 200 kg Rosenöl, 253.750 kg Gingelly-Samen, 101.500 kg Rebsamen, 101.500 kg Ricinussamen (für Venedig), 25.375 kg Leinsamen (für Venedig); aus Madras: 36.387 kg Kaffee (für Venedig), 40.905 kg Ricinussamen (für Venedig); aus Aden: 2030 kg Perlmutter, 1168 kg Gummi, 3908 kg Weihrauch, 16.696 kg Häute (für New-York), 23.343 kg Kaffee (für New-York); aus Suez: 330 kg Gummi; aus Port-Said: 35.457 kg Tabak (für Fiume), 12.552 kg Kaffee, 8776 kg Perlmutter, 400 kg Effecten, 395 kg Cigarren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,433.899 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Pressburg nnd umgekehrt.) Ab 14. April werden täglich zur Fahrt nach Pressburg per Postschiff (Canal, Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh oder per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourbillets ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, beziehungsweise auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn unter Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der kgl. ungar. Staatseisenbahnen ab Pressburg berechtigen.

Der Fahrpreis beträgt von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg und retour oder umgekehrt: I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 578 Heller = 2·89 fl. Banknoten, II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 342 Heller = 1·71 fl. Banknoten inclusive Billet-Stempelgebühr.

Der Fahrpreis für combinirte Tour- und Retourkarten, welche zur Benützung der fahrplanmässigen Schnellzüge der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Orient-Expresszug ausgeschlossen) ab Pressburg berechtigen, beträgt von Wien (Weissgärber, Praterqnai) nach Pressburg und retour oder umgekehrt 702 Heller = fl. 3·51 Banknoten incl. Billet-Stempelgebühr.

Die Passagiere können nach Wahl sowohl mit den Personen- als Schnellzügen nach Wien Staats- oder Nordbahnhof fahren. — 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. — Zwei Kinder im Alter von unter 10 Jahren können mit einem Billet reisen: halbe Karten werden nicht ausgegeben. — Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Behandlung von Frachterstattungs-Ansprüchen. Den von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen aufgestellten und in Wirksamkeit gesetzten „Grundsätzlichen Bestimmungen über die Behandlnng von Frachterstattungs-Ansprüchen“ aus dem Gesichtspunkte der Verjährnng sind über Aufforderung des Handelsministeriums (Vergleiche den Erlass vom 25. Jänner l. J., Z. 4212, Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Seite 281) bisher die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang bedingungslos beigetreten. [H.-M.-Z. 15.492.]

Antheilnahme der Bahnverwaltungen an den Kosten der Bahnärzte. In Entsprechnng des in Nr. 14 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen nnd Schiffahrt“ vom 6. Februar publicirten Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 19. Jänner 1894, Z. 880/IV, haben sich nunmehr auch jene Bahnverwaltnngen, welche bisher zu den Kosten des bahnärztlichen Dienstes keine Beiträge leisteten, bereit erklärt, von diesen Honoraren entsprechende Antheile zu übernehmen. — Diejenigen wenigen Bahnverwaltungen, welche die Uebernahme eines fixen Antheiles an den ärztlichen Kosten ablehnten, erklärten sich jedoch bereit, in Hinknnft jede Inanspruchnahme der Bahnärzte für bahngesellschaftliche Zwecke speciell aus Eigenem zu honoriren. — Angesichts des Umstandes, dass der vorerwähnte Erlass von verschiedenen Seiten in der Richtung gedeutet wurde, als ob einzelne Bahngesellschaften sich auf Kosten der Krankencassen ihnen obliegender Verpflichtungen entschlagen hätten, mag nicht unerwähnt bleiben, dass der günstige finanzielle Stand, dessen sich die Mehrzahl der Eisenbahn-Krankencassen erfreut, zn nicht geringem Theile auf das fördernde Interesse zurückznführen ist, welches die Bahnverwaltungen der Institution der Krankenversicherung entgegenbringen, und welches übrigens auch darin Ausdruck findet, dass sämmtliche Bahnverwaltungen sowohl für die Organisation, wie auch für die gedeihliche Entwicklung der Krankencassen Opfer bringen, welche weit über den Rahmen der ihnen nach dem Gesetze, als Arbeitsgeber, obliegenden Verpflichtung hinausgehen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LI. Stück der Neu-Ausgabe. Das am 5. April herausgegebene LI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 550: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Nr. 551: Erlass des k. k. Ministerinms des Innern an die Statthalterei in Innsbruck vom 31. März 1894, Z. 7372, betreffend das Verbot der Einfnhr von Klauenvieh italienischer Herkunft in die Schweiz.

— (Inhalt des LII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 7. April herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 552: Verfügnng der k. k. Statthalterei für Mähren vom 29. März 1894, Z. 11.371, betreffend die Beibringung von Viehpässen für znm Auftrieb anf Märkte und Auctionen bestimmte Pferde.

Literatur.

Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Ordnung. Herausgegeben von Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen, unter redactioneller Mitwirkung der Oberingenieure F. Kienesperger und Ch. Lang in Verbindung einer grösseren Anzahl von Mitarbeitern. Sechster Band. Wien. Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn, 1894. Preis geheftet 6 fl.

Kürzlich ist der sechste Band dieses grossen, mit vielem Fleisse gearbeiteten, auf dem Gebiete der Eisenbahn-Literatur bisher einzig dastehenden Werkes erschienen. Derselbe ist in einer Stärke von 30 Druckbogen erschienen, enthält 239 Originalholzschnitte, 12 Tafeln und 5 Eisenbahnkarten, und reicht sein Inhalt von „Personenwagen“ bis „Steinbrücken“.

In längeren, mit statistischen Tabellen und Karten belegten Artikeln werden nachstehende bedeutenderen Bahnen und Bahnnetze besprochen: die Pfälzischen Eisenbahnen, die Pilatusbahn, die Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), die portugiesischen Eisenbahnen, die Prag-Duxer Bahn, die Bahnen in Preussen, die Rigibahn (mit Karte), die rumänischen, russischen (mit Karte), sächsischen, schleswigschen, schwedischen und Schweizer Bahnen (letztere mit Karte), die Semmeringbahn, die Sibirische Eisenbahn, die spanischen Bahnen (mit Karte) und die Steiermärkischen Landesbahnen. Längere Artikel sind weiters den Fahrbetriebsmitteln, und zwar Personen-, Salon-, Schlaf- und Speisewagen, Postwagen, Sanitätswagen und Sonderwagen, sowie den Schneepflügen, gewidmet. Dieselben sind reich illustrirt, sowohl im Texte, als auch in Holzschnitttafeln. Eingehend sind die Schmalspurbahnen und damit im Zusammenhange die Rollböcke (Rollschemel), Seilbahnen und Pferdebahnen, ferner die Räder, Raderzeugung und Radreifen, die Schienenerzeugung und die Spurweite behandelt. Eine längere Abhandlung befasst sich mit den Schnee- und Lawinen-Schutzvorkehrungen. Auch die Stadtbahnen und ihre Entwicklung werden eingehend besprochen. Der letzte Artikel dieses sehr fleissig gearbeiteten und sorgfältig ausgestatteten Bandes handelt von den Steinbrücken und ist von einer Tafel begleitet, welche die charakteristischesten und bedeutendsten Kunstbauten dieser Art veranschaulicht.

Dr. W. Koch's Eisenbahn- und Verkehrskarte von Europa. Verlag von A. Solbrig, Leipzig-Neustadt.

Die sechste Lieferung dieses von uns in den Nummern 109 und 136 ex 1892, und 18 und 42 ex 1893 schon besprochenen Kartenwerkes liegt uns nunmehr vor. Dieselbe enthält die Sectionen 15. Pustozersk (Petschoramündung), 16. Archangelsk, 21. Tiflis (Kaukasus) und 25. Ufa, Orenburg der XI. Abtheilung Russland etc.

Auch die vorliegende Lieferung zeigt von dem grossen Fleisse der Arbeit und ist besonders der reine Stich des geographischen Institutes von Carl Opitz in Leipzig hervorzuheben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat März 1894.)

Artikel	Lager am 1. März	Eingang	Ausgang	Lager am 31. März
	Metercentner			
Weizen	3408	303	337	3374
Roggen	303	—	1	302
Gerste	1776	100	105	1771
Hafer	21243	4739	5304	20678
Malz	561	302	437	426
Mais	457	805	1262	520
Diverse	3159	2970	591	5538
Total	30907	9219	8037	32609

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Scheibbs** der Bahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming gelangt im heurigen Jahre ein **neues Aufnahmsgebäude** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 29.000·— an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 24. April 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im April 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

48. als ordentlichen 41. General-Versammlung

der stimmberechtigten **Actionäre** der

ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,

welche am **10. Mai 1894,** Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu **Prag,** Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1893.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnung pro 1893.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1894.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien Litt. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. Allgem. österr. Bodencredit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgem. deutschen Creditanstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin.
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
bei Herren M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
bei Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 2. Mai 1894 zu hinterlegen.

Prag, am 7. April 1804.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	$1^1/_2$
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen. (396)
Patronen und Geschosse.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung des temporären Anhanges.

Der vom 1. August 1893 giltige temporäre Anhang zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I und II mit 1. Juli 1894 ausser Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird auch der in dem gedachten temporären Anhange mit Giltigkeit vom 15. Februar 1894 für den Verkehr mit Nowosielitza, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, eingeführte Schnittsatz ausser Geltung gesetzt.

Wien, am 6. April 1894. [269]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachnahmen im Verkehre mit Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Bezug auf die zusätzliche Bestimmung 6 zu § 13 der reglementarischen Bestimmungen, enthalten in dem am 1. April 1894 in Wirksamkeit tretenden Theile I, Abtheilung A, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, wird bekannt gegeben, dass in dem auf Grund directer Tarife sich abwickelnden Güterverkehre zwischen Stationen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Nachnahmebeträge in den Frachtbriefen stets in der Tarifwährung auszudrücken sind.

Wien, am 31. März 1894. [270]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 31. Mai 1894 treten der Pflaumen-Ausnahmetarif Donau—Süddeutschland vom 20. September 1888 nebst Nachträgen I und II, sowie der Pflaumen-Ausnahmetarif Donau—Bayern vom 15. September 1888 vollständig ausser Kraft.

Wien, am 9. April 1894. [271]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1894 giltigen Personentarife.

Zu dem oben genannten Tarife ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches einige Druckfehler-Berichtigungen der Fahrpreise enthält.

Exemplare des bezeichneten Berichtigungsblattes können bei der Direction unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 10. April 1894. [272]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Neuer Tarif.

Am 1. Mai 1894 tritt ein neu umgearbeiteter Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen rumänischen Stationen einerseits und Stationen der Ungar. Staatsbahnen, sowie Wien, ferner Carlsbad und Franzensbad über Brünn—Prag; Marienbad über Gmünd; Salzburg. Gmunden, Ischl, Aussee, Bad Hall über Budapest—$\frac{\text{Marchegg}}{\text{Bruck a/L.}}$ andererseits in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1. August 1892 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. ö. W. bezogen werden.

Wien, am 9. April 1894. [273]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 betreffend. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. April ist der Nachtrag X. zur Einführung gelangt. Derselbe enthält eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und der Tarife nnd Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen. Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. April sind die Nachträge IV. zu den Tarifheften 1—4 zur Einführung gelangt. Sie enthalten:

1. Abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bodenbach, Tetschen, Klingenthal und Reitzenhain einerseits und Aschaffenburg, Hess. Ludw.-Bahn andererseits. Die hiermit theilweise verknüpften Erhöhungen erlangen erst am 15. Mai Geltung.
2. Ausnahme-Frachtsätze für Kali-Rohsalze und Düngekalk in Ladnngen von 10.000 kg zwischen den Stationen Saargemünd und Scheidt der Pfälz. Bahn einerseits und den sächsischen Verbandsstationen andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Offert-Ausschreibung.

Für die Brücke über die Bystrźyca nadwornianska nächst Stanislau ist als Ersatz für die bestehenden Schiffkorntragwerke die Lieferung und Aufstellung von neuen Constructionen im allgemeinen, öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst vier Fachwerkträger von je 39·5 m Stützweite aus weichem Martin-Flusseisen im Gesammtgewichte von rund 344 Tonnen.

Die Vergebung erfolgt nach Pauschalpreisen und haben sich die Offerte auf die ganze Lieferung zu beziehen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau für Unterban und Brücken der Fachabtheilung für Bau- und Bahnerhaltungsdienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV., (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 20. April l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der genannten Behörde (XV. Bezirk, Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im März 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Classe C	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg: Verschieden	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
775	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coquillen und Coquillentheile von Gusseisen	Werfen oder Salzan	Allen Stationen der im Localgütertarif Theil II, Heft I, Abschnitt A genannten Linien	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894.	Localtarif	Classe B	Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
776	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und rohe Hirse aus Pos. G—13 des Tarif-Theiles I	Husiatyn	Czernowitz	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements, welches den Bezug und die Vermahlung des Getreides auch factisch effectuiren muss	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894.	Localtarif Theil II — Heft 2, Nenauflage, giltig vom 1. Jänner 1894	Kreuzer ö. W. 69	56	13	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der laut Kundmachung im Verordnungsblatte vom 24. Februar 1894 Post 469, für Getreidebezüge verlautbarte 15%ge Frachtnachlass keine Anwendung
				Staresiolo					59	49·2	9·8			
777	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Nowosielitza Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen nach einer russischen Station oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 15. April 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	37·50	31·55	5·95	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen mit nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lautenden Frachtbriefen aufgegeben, so hat die Weiteraufgabe ab Nowosielitza innerhalb der Frist von sechs Wochen zu erfolgen und müssen die Sendungen während dieser Zeit unter Bahnaufsicht stehen
				Czudin					32·50	22·80	9·70			
				Komarestie-Slobodzia					32·50	24·20	8·30			
				Lukawetz a. S.					35·50	29·45	6·05			
				Panka					32·50	22·10	10·40			
				Petroutz a. S.					32·50	20·00	12·50			
				Storożynetz					32·50	20·00	12·50			
				Żadowa					32·50	26·65	5·85			
				Frassin a. M.					60·50	24·50	36·00			
				Gnrahumora					60·50	23·00	37·50			
				Kimpolung					67·50	29·75	37·75			
				Molit					63·50	26·00	37·50			
				Wama					66·50	27·00	39·50			
				Radautz					46·50	17·00	29·50			
778	K.k.St.B.		Die im Verordnungsblatte Nr. 22 vom 24. Februar 1894 sub Pos. 475 hinsichtlich der Beförderung von Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I veröffentlichte Tarifermässigung kommt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894, auf Sendungen nach Russland überhaupt zur Anwendung; die Aufgabe hat entweder mit directen nach einer russischen Station oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lautenden Frachtbriefen stattzufinden. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe ab Nowosielitza innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen und müssen die Sendungen während dieser Zeit unter Bahnaufsicht stehen.													

Fortlaufende Nr.	779	780	781	782
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der			Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Viehsalz, denaturirtes, welches zum menschlichen Gebrauche nicht geeignet ist, in Säcken verpackt	Fleisch, frisches	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1
für die Transportstrecke von	Rücksichtlich der Strecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:	Trzebinia	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Böhm.-Leipa (oder vice versa)
für die Transportstrecke nach	1. der Hauptbahnstrecken	Chrzanow (Frachtenetation)		
		Wien Nordbahnhof	Grosse-Priesen und Polepp	Seifhennersdorf
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für Mengen unter 3000 kg	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen
	b) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			
	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			
	und Aufrechthaltung der für Güter der nebenstehenden Tarifclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen			
und gilt in der Zeit	Vom 15. April bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1894	Vom 16. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Localtarif	Localtarife	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1
Bezeichnung	Classe A / Ausnahmetarif 1X/b / Ausnahmetarif 1X/a	176·2 kr. / 174·4 kr.	Bestehen keine directen Sätze	Bestehen keine directen Sätze
Frachtsatz per 100 kg	Classe C / Specialtarif 3 / Classe A	a) 134·6 kr. b) 169·1 kr. / a) 134·6 kr. b) 169·1 kr.	51·7 kr.	32 Pfennige
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz				
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	a) 41·6 kr. b) 7·1 kr. / a) 39·8 kr. b) 5·3 kr.		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen			Die Frachtsätze gelangen nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
783	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Theerkohle und Steinkohlentheerpech	Kralup (St.E.G.)	Stfebichovic-Vinafic	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	13·9 kr.	10·0 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
784	St.E.G.	Busebtěhrader Eisenbahn	**Notiz.** Das im Verordnungs-Blatte Nr. 6 ex 1894, sub Post 195, publicirte Zugeständniss für **Kohle nach Nestomitz (Zuckerfabrik)** wird unter Aufrechthaltung der übrigen Bedingungen bis **Ende April 1894** verlängert.											
785	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Velden a/Wörthersee	Klagenfurt loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	14 Heller	12 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
786	Südbahn-Gesellschaft		Parquetten der Posit. P—11 Parquetteriewaaren der Posit. P—11 Friese der Position H—19 der Ziffer 3 b } des Tarifes (Theil I)	Villach S.B.	Cilli	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 221	Heller 184	Heller 37	Im Kartirungswege		
					Innichen				145	124	21			
					Jenbach				304	244	60			
					Kufstein				328	260	68			
					Lavis				280	226	54			
					Mori				312	250	62			
					Ala				320	255	65			
787	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Lajta-Ujfalu	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1894	Westungar.-Nied.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. December 1893	14·5 kr.	13·0 kr.	1·5 kr.	Kartirung		
788	Oe.N.W.B.	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.** **(Frachtsätze für mineralische Schmieröle.)** Die im Ausnahmetarife Nr. 8 des Elbeumschlags-Tarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, auf Seite 144—145 für Petroleum und Naphta enthaltenen Frachtsätze finden ab 1. Mai a. c. bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege auch für **mineralische Schmieröle** Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
789	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben in Fässern oder Kisten verpackt	Budapest-dunapart-teherpályaudvar „ -fővárosi közraktárak „ -Józsefváros „ -Lipótváros „ -nyugoti-pályaudvar „ -Kelenföld deli vasut Ó-Buda-Filatorigát	Wien K.F.J.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes. Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	95·3 kr.	72·3 kr.	23 kr.	Im Kartirungswege		
790	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Positionen E—6 und E—7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Friedland Schönbrunn Friedek-Mistek M.-Ostrau Golleschau Bielitz Oderberg	Wien Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito, Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jäuner 1893	Verschieden	kr. 57 59 59 59 66 69 61	Verschieden	Im Kartirungswege		

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
12 vom 30. Januar 1894	285	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen	Mais, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen), Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Cocosknochen, (Copraknochen), Cocoskuchenmehl (Copramehl)	Nowosielitza	Den im temporären Anhang, giltig vom 1. August 1893 bis auf Weiteres zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den nord-deutschen Getreide-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen	Die Frachtermässigung tritt am 1. Juli 1894 ausser Wirksamkeit

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten
Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Paucsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Anssig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 14. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 16. Februar 1894 *) für die Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts mit eventueller Fortsetzung bis Raabs.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Rudolf Graf van der Straten, Richard Baron Suttner, Josef Adensamer und die Gemeinde Gross-Siegharts die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts, eventuell bis Raabs gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Göpfritz der Staatsbahnlinie Wien—Eger nach Gross-Siegharts.

Die Concessionäre sind berechtigt, die vorstehend bezeichnete Localbahn unter den vom Handelsministerium festzusetzenden Bedingungen streckenweise bis Raabs mit der Massgabe fortzusetzen, dass auf die gesammte zur Ausführung gelangende Localbahn als ein einheitliches Unternehmen die Bestimmungen der gegenwärtigen Concessions-Urkunde Anwendung zu finden haben. Zur Ausführung der bezeichneten Fortsetzungslinie sollen die Concessionäre jedoch nur dann verpflichtet sein, sobald nach dem Erachten der Staatsverwaltung anzunehmen ist, dass die den Concessionären in Folge der Ausführung der bezüglichen Fortsetzungslinie neu zuwachsende Capitalslast abzüglich der von den Interessenten und vom Lande Oesterreich unter der Enns gegen Uebernahme von Stammactien zugesicherten Beitragsleistung ihre Bedeckung finden in dem durch die Frachtengarantie der Interessenten oder auf sonstige Weise gesicherten Reinerträgnisse der neu hinzutretenden Bahnstrecke zuzüglich des factischen Reinerträgnisses der bereits ausgeführten Bahnstrecke, insoweit dasselbe deren Capitalslast abzüglich des durch Stammactien aufgebrachten Theilbetrages überschreitet. Die Berechtigung der Concessionäre zur Ausführung der im Vorstehenden bezeichneten Fortsetzungslinie erlischt, wenn dieselben von dieser Berechtigung innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, keinen Gebrauch machen sollten.

Desgleichen bleibt der Staatsverwaltung auch vor Ablauf des vorstehend festgesetzten Zeitraumes von vier Jahren das Recht vorbehalten, die Berechtigung der Concessionäre zur Ausführung der vorstehenden Fortsetzungslinie als erloschen zu erklären und die Concession für dieselbe einem anderen Unternehmer zu ertheilen, falls die Con-

*) Enthalten in dem am 10. April 1894 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 62.

cessionäre nicht in der Lage sein sollten, die Ausführung dieser Linie unter den von anderen Bewerbern angebotenen, von der Staatsverwaltung genehmigten Bedingungen zu übernehmen.

Zur Abgabe der bezüglichen Erklärung wird den Concessionären eine Frist von drei Monaten nach erfolgter amtlicher Mittheilung von der eventuell anderweitigen Concessionswerbung eingeräumt werden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1, Absatz 1, genannten Eisenbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von fünftausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtungen kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Der Bau der eventuell auszuführenden Fortsetzungsstrecke bis Raabs ist längstens binnen einem und einem halben Jahre nach Ertheilung des Bauconsenses zu vollenden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls zu bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, welche nur auf österreichische Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den vom Handelsministerium zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahnen wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 12.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung etwa ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität, bezw. dem Erfordernisse für die bedungene Verzinsung und Rückzahlung eines von den Concessionären eventuell an Stelle der Ausgabe von Prioritäts-Obligationen mit staatlicher Genehmigung aufgenommenen Hypothekar-Anlehens zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat die von den Concessionären ausgegebenen, im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen, eventuell das an deren Stelle von den Concessionären aufgenommene Anlehen zur Selbstzahlung übernimmt und den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer das nach Abzug des Erfordernisses für die Prioritäts-Obligationen, eventuell für das Hypothekar-Darlehen verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen für das Actiencapital eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch nicht getilgten Prioritäts-Anlehen, eventuell mit dem noch aushaftenden Reste des Hypothekar-Darlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 13, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 13) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 15.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 16.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechszehnten Tage des Monates Februar, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts mit eventueller Fortsetzung bis Raabs.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bau-Aufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 8 km lange Bahn mündet aus dem westlichen Ende der Station Göpfritz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger, nimmt anfangs eine nordwestliche, dann eine vorwiegend nordöstliche Richtung, berührt in ihrem Zuge die Ortsgebiete von Almosen, Breitenfeld und Schönfeld und gelangt nach Gross-Siegharts, woselbst im Südosten der Ortschaft die vorläufige Endstation gleichen Namens angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Göpfritz, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000 und 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, welcher das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven noch vor Baubeginn zur Genehmigung vorzulegen ist.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 25 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen.

Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a) und b) desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach den für die Eisenbahn Lemberg—Belzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Normalien, jedoch mit beiderseitigen Winkellaschen, auszuführen.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen darf auch unter Berücksichtigung einer Abnützung der Schiene von 6 mm der Schienenhöhe höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat in der Weise zu erfolgen, dass auf jede Schwelle zwei Unterlags- und sechs Hakennägel entfallen.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkannte abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zuförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklang mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, bezw. auf jene Stellen beschränkt werden, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums angeordnet werden sollte, jedoch sind für das ambulante Streckenpersonal die erforderlichen Unterkunftshäuser herzustellen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegel oder aus Stein zu erbauen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder

stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungsäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen hat höchsten 3 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 9 Percent der Bahnlänge betragen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In der Station Göpfritz, welche laut Punkt 9, Absatz 4, Distanzsignale erhält, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in mechanische Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtltche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Central-Commission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Central-Commission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Eventuelle Einbeziehung der Bahn in eine Transitlinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in

der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtuagen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Die diesbezüglichen Kosten sind jedoch im ersten Anlagecapitale nicht enthalten und werden über die Bedeckung seinerzeit besondere Abmachungen mit der Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Betriebführung durch den Staat.

Der Betrieb der concessionirten Bahn wird auf Grund eines zwischen den Concessionären und der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrages während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre, resp. der zu bildenden Bahngesellschaft geführt werden.

2. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheil I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens fünf Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

3. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

4. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post- und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch zu nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

5. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken,

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten

der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

6. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

7. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

8. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

9. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

10. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 2—3), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 4—9) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 18. März 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 4. April 1894, Z. 17.761, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Die Liste der dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterstellten österreichischen Eisenbahnen ist in der Weise zu ergänzen, dass bei:

Oesterreich-Ungarn.

Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschliesslich Liechtenstein).

16. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien) den vom internationalen Uebereinkommen ausgeschlossenen schmalspurigen Localbahnen beizufügen ist:

l) Kapfenberg-Seebach-Au.

Das Centralamt hat diese Mittheilung mit dem Circularschreiben vom 30. März 1894 zur Kenntniss der betheiligten Staaten gebracht mit dem Beifügen, dass davon, gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens, in der Liste der Eisenbahnen Vormerkung genommen ist.

Wien, am 4. April 1894.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Vorortelinie: Theilstrecke Ottakring—Gersthof: Politische Begehung. Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. und 11. Jänner durchgeführten politischen Begehung und Stationscommission wurde für die Theilstrecke von km 1·740 bis km 2·8 und von km 3·1 bis km 5·445 der Vorortelinie einschliesslich des Schleppgeleises zur k. k. Tabak-Hauptfabrik in Ottakring nach den Commissions-Anträgen der Bauconsens ertheilt. Rücksichtlich des Verlangens der Gemeinde Wien wegen Herstellung einer Ueberbrückung der seinerzeit auszuführenden Verlängerung der Römergasse bei Ausführung des Abschlusses des Bahnhofes Ottakring, beziehungsweise wegen Ueberführung der Burggasse über den genannten Bahnhof werden zunächst Verhandlungen mit der Gemeinde Wien eingeleitet, um eine Lösung dieser Frage herbeizuführen. [11. März, Z. 8702.]

— (Vorortelinie: Transportgerüste.) Die Bauunternehmung Redlich und Berger hat behufs Verführung der im 13. Baulose der Vorortelininie der Wiener Stadtbahn gewonnenen und für den Heiligenstädter Bahnhof zur Verwendung gelangenden Erdmassen von km 8·5 bis km 9·2 unter Einhaltung der vom Wiener Magistrate festgesetzten Bestimmungen ein Transportgerüst hergestellt. Dieses Gerüst, sowie die Anschlussstrecken einerseits von km 7·8 bis km 8·5, andererseits von km 9·2 bis km 9·6 werden auf Grund der Seitens der General-Inspection der österr. Eisenbahnen ertheilten Bewilligung mit Dienstlocomotiven betrieben werden.

[3. April, G.-I.-Z. 5802/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellnng eines Aufzuges sammt Häuscben in Triest.) Für Zwecke der Firma Emanuel Pollak & Sohn wurde im Bereiche der Südbahn auf der Parzelle Nr. 4701 neben der alten Miramarstrasse in Triest ein Aufzng sammt Häuschen errichtet. [12. März, Z. 13.249.]

— (Oberbaupläne.) Der Normalplan für Umstaltung des Oberbaues. System IX, der Strecken Lienz—Franzensfeste und St. Peter—Fiume, wurde zur Ausführung genehmigt. [19. März, Z. 5220.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Veränderungen an dem Güterschnppen in Wien.) In der Station Wien wurde die Unterkellerung des Güterschuppens vorgenommen und für Zwecke der Firma Kotanyi nnd Kaiser ein Anbau an denselben hergestellt. [20. März, Z. 14.662.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Stationsnamenänderung.) Mit 1. Mai 1894 wird der bisherige Name der in der Strecke Pilsen—Eger gelegenen Station Schweissing in Schweissing—Tschernosehin umgeändert. [Z. 18.904.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung neuer Betriebs-Telegraphenlinien.) Anf der Localbahn Čelakowitz—Brandeis a. d. E. wurde eine Betriebs-Telegrapbenlinie mit den Telegraphenstationen Čelakowitz, Tauschim und Brandeis a. d. E. bergestellt und am 6. Jänner für den Dienstdepeschenverkehr eröffnet. Ferner ist auf der Localbahn Kl.-Schwechat—Mannersdorf die im Jahre 1890 hergestellte Betriebs-Telegraphenlinie Mannersdorf—Fischamend bis Kl.-Schwechat verlängert nnd die neue Leitung am 23. Februar für den Dienstdepeschenverkehr eröffnet worden. Diese Betriebs-Telegraphenlinie enthält nunmehr folgende Bahn-Telegrapbenstationen: Kl.-Schwechat (der k. k. Oesterr. Staatsbahnen), Gr.-Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Götzendorf (der Hauptbahu Wien—Bruck a. d. L.) und Mannersdorf. Endlich wurden in den Strecken Kunowitz—Ungar.-Hradisch Stadt nnd Ungar.-Hradisch Stadt — Ungar.-Hradisch St.E.G. Personenbahnhof Glockensignalleitungen mit Glockenschlagwerken in den angeführten Stationen hergestellt und zugleich zum Telegraphiren mit Morsé-Apparaten eingerichtet. [G.-I.-Z. 4580.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nacbfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 21. März, Z. 835, dem Samuel Horovits, Einwohner von Kolozsvár (Klansenburg), für eine von der Station Lekencze (nächst Sajó-Magyaros) der Linie Maros-Ludas—Besztercze (Bistritz) der kgl. ungar. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Galacz, Dipse (Dürrbach) und die Gemarknng der Gemeinde Nagy-Ida bis Teke führende normalspnrige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 21. März, Z. 1726, der Firma A. M. Bodendorfer und Consorten für eine in Fortsetzung der von ihr von Budapest ans bis Uj-Pest projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 und 126 ex 1893) durch die Uj-Pester Hauptstrasse und mit Ueberbrückung der Geleise der Linie Marcbegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, nach Rákos-Palota und durch die dortige Hauptstrasse bis zu dem äussersten Endpunkte führende Localbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 21. März, Z. 1874, dem Mitgliede des Magnatenhauses Grafen Géza Batthyány, dem Reichstagsabgeordneten Otto Förster nnd Dr. Julius Rosenberg für eine von der Station Sárvár der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Rába-Kovácsi, Megyes und die Gemarkung der Gemeinde Baloszai in der zukünftigen Endstation Ruma mit der projectirten Localbahn Szombathely (Steinamanger) — Ruma (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Voreoncession Post 2 und Nr. 25 und 36) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Königl. ungar. Handelsministerium. (Vorschrift für den Transport infectionsverdächtiger Thiere.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat über Anregung des Ackerbauministeriums verfügt, dass infectionsverdächtige Thiere, insoferne als im Sinne der bestehenden präcisen Vorschriften überhaupt ihre Aufnahme zum Transporte zulässig erscheint, fernerhin ausschliesslich nur in geschlossenen Wagen zu befördern sind. In offenen Viehwagen verladene Thiere, welche während des Transportes Veranlassung zu Bedenken geben sollten, sind, wenn überhanpt deren weitere Beförderung zu gestatten ist, sofort nach erfolgter Wabrnehmung in geschlossene Wägen zu überladen.

Ausland.

Dentsches Reich. (Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Februar.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicbt der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar ergibt für die 70 Babnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjabres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.050·95 km, Folgendes: Im Monate Februar betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 19,042.137 Mark oder 780.968 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 510 Mk. oder 2·82 pCt. mebr als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 64,027.941 Mk. oder 210.732 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1686 Mk. oder 1·63 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjabres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Recbnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 257,118.909 Mark oder 11,430.808 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjabres und auf 1 km Betriebslänge 8558 Mk. oder 3·37 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 664.969.791 Mk. oder 29,236.737 Mk. mebr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21.741 Mk. oder 3·29 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Babnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 7,411.931 Mk. oder 546.264 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres nnd auf 1 km Betriebslänge 1048 Mk. oder 6·72 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 18,308.031 Mk. oder 857.504 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2558 Mk. oder 3·73 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

— (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monat Jänner 1894.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Jänner auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.542·56 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1296 Schnellzüge, 1598 Personenzüge und 294 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3188. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,366.157 Zug- beziehungsweise 279,823.494 Achskilometer gegen 15,411.902 Zug- und 296,576.937 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,205.180 Zug- und 269.883.433 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1193 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1995 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2107 im Vormonate und 8960 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 130, bezw. auf eine Million Achskilometer 7, mithin

auf eine Million Zugkilometer 459 = 78% weniger als im Monat Jänner des Vorjahres, und 7 = 5% weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 26 = 79% weniger als im Monat Jänner des Vorjahres und ebenso viele wie im Vormonat. In Folge der Verspätungen wurden 2239 Anschlüsse versäumt (gegen 9983 in demselben Monat des Vorjahres und 2158 im Vormonat. Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Mecklenburg. (Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.) Am 1. April ist die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower mit der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn-Gesellschaft unter der Firma: „Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft" fusionirt worden. Ihren Sitz hat die Gesellschaft in Weseuberg.

Orientalische Eisenbahnen. (Einführung von Schlafwaggons auf den Linien der Balkanstaaten.) Im Interesse der Hebung des Orientverkehrs und über Beschluss der Direction der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, im Einvernehmen mit den betheiligten serbischen und türkischen Eisenbahndirectionen wurden von nun an ein Schlafwagen auch zwischen Nisch und Constantinopel in Verkehr gesetzt, welcher zu den via Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad verkehrenden Orient-Expresszügen in Nisch nach und von Constantinopel directen Anschluss hat.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Castore" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 1. März mit 426 Gewichtstonnen Ladung und mit 6211 Stück Bauholz nationaler Provenienz von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 3 Colli Alkohol, 19 Colli Esswaaren, 2468 Stück halbe Staffeln, 2525 Stück ½zöllige Bretter; nach Suakim 102 Colli Zucker; nach Gedda 1363 Colli Zucker, 7 Colli Manufacte, 157 Colli Esswaaren, 75 Colli Zündhölzchen, 17 Colli Metallwaaren, 1100 Stück Buchenstaffeln; nach Aden 6 Colli Cigarren; nach Massaua 60 Colli Zucker; nach Colombo 5 Colli Manufacte; nach Rangoon 4 Colli Manufacte, 9 Colli Metallwaaren; nach Madras 98 Colli Papier, 12 Colli Lampen, 13 Colli Metallwaaren, 12 Colli Manufacte, 5 Colli Holzwaaren, 27 Colli Glasperlen; nach Calcutta 68 Colli Manufacte, 15 Colli Farben, 53 Colli Baumwollwaaren, 24 Colli Knöpfe, 44 Colli Garne, 230 Colli Metallwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 7 Colli Spielwaaren, 27 Colli Holzwaaren, 21 Colli Kurzwaaren, 412 Colli Papier, 59 Colli Glaswaaren, 466 Colli Glasperlen. Der Werth der aus-Waaren betrug insgesammt 230.415 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan für die Güterfahrten im Jahre 1894.) Seitens der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden im Jahre 1894 folgende regelmässige Tariffahrten im Güterdienste unterhalten:

ab Regensburg nach Passau wöchentlich zwei directe Verbindungen, und zwar Dienstag nnd Freitag;
„ Passau nach Linz wöchentlich zwei Stationsfahrten, und zwar Montag und Donnerstag;
„ Linz nach Wien wöchentlich zwei Stationsfahrten, und zwar Dienstag und Freitag; nach Passau wöchentlich zwei Stationsfahrten (Mittwoch und Sountag);
„ Wien nach Linz wöchentlich zwei Stationsfahrten (Donnerstag und Sonntag);
„ Wien nach Budapest täglich directe Güterfahrten, ferner wöchentlich drei Stationsfahrten (Dienstag, Donnerstag und Samstag); nach ungarischen Mittelstationen wöchentlich drei directe Güterfahrten (Dienstag, Donnerstag und Sonntag); nach Save- und serbischen Donau-Stationen, ferner nach Donau-Stationen unter Orsova wöchentlich zwei directe Güterfahrten (Mittwoch und Samstag); nach Theiss- und Begacanal-Stationen wöchentlich zwei directe Güterfahrten (Dienstag und Freitag);
„ Budapest nach Wien täglich directe Güterfahrten, ferner wöchentlich drei Stationsfahrten (Dienstag, Donnerstag und Samstag); nach Titel wöchentlich drei Stationsfahrten (Dienstag, Donnerstag und Samstag); nach Semlin wöchentlich drei Stationsfahrten (Mittwoch, Freitag und Sonntag): nach Donau-Stationen unter Orsova, nach Theiss-, Begacanal-, Save- und serbischen Donau-Stationen wöchentlich zwei Eilgüterfahrten (Donnerstag und Samstag);
ab Titel nach Budapest wöchentlich sechs Stationsfahrten (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag); nach Temesvár wöchentlich drei Stationsfahrten (Dienstag, Donnerstag und Samstag); nach Szegedin wöchentlich zwei Stationsfahrten (Donnerstag und Sonntag);
„ Semlin nacn Budapest wöchentlich drei Stationsfahrten (Dienstag, Donnertag und Freitag); nach Sissek wöchentlich eine Stationsfahrt, und zwar am Donnerstag;
„ Turn-Severin nach Galatz sowie retour wöchentlich zwei Eilgüterfahrten (Montag und Donnerstag) und zwei Stationsfahrten (Dienstag nnd Freitag);
„ Szegedin nach Titel wöchentlich zwei Stationsfahrten (Mittwoch und Samstag);
„ Temesvár nach Titel wöchentlich drei directe Güterverschiffungen (Dienstag, Donnerstag und Samstag);
„ Sissek nach Semlin wöchentlich eine Stationsfahrt, und zwar am Donnerstag.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Enquête in Angelegenheit der Anlage eines Winterhafens in Budapest.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Einberufung einer aus Vertretern der betheiligten Ministerien, der Budapester Municipalbehörde, des Baurathes, der Handels- und Gewerbekammer, sowie der Schiffahrts-Unternehmungen zusammengesetzten Enquête-Commission angeordnet, welche die Frage eines in Budapest zu erbauenden Handels- und Winterhafens zu studiren und über das Resultat ihrer Studien Bericht zu erstatten hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69, 77, 82 ex 1892). Bisher sind zwei Stellen, und zwar eine am linksseitigen Donauufer im Bereiche des Kerepeser Donauarmes, die andere am rechtsseitigen Donauufer im Bereiche des Lágymányos (nächst der Station Kelenföld der Südbahn-Gesellschaft und der Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágrab [Agram]—Fiume), und zwar beide unterhalb der Eisenbahn-Verbindungsbrücke, in Aussicht genommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wieu wurde am 3. April bei der Firma

„K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen"

Se. Excellenz Theobald Graf Czernin als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Se. Durchlaucht Alexander Prinz Thurn-Taxis, Herrschaftsbesitzer in Laucin, k. und k. Kämmerer und Ehrenritter des souverainen Maltheser-Ordens, als Mitglied des Verwaltungsrathes mft dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma:

„Neue Wiener Tramway-Gesellschaft"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung der Actionäre vom 27. April 1893, bezw. über Ermächtigung Seitens dieser Generalversammlung in der Sitzung des Verwaltungsrathes vom 23. November 1893 beschlossenen, vom h. k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 17. Jänner 1894, Z. 31.962 ex 1893, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge das Actiencapital gegenwärtig 4.090.100 fl. beträgt, zertheilt in 24.600 Stück Stammactien à 100 fl., zusammen im Nominalbetrage per 2,460.000 fl. ö. W. und in 16.303 Stück Prioritätsactien à 100 fl., zusammen im Nominalbetrage von 1,630.100 fl. ö. W.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 9. April herausgegebene LIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 553: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 4. April 1894, Z 5140/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem politischen Bezirke Kaplitz in Böhmen nach Oberösterreich.

Nr. 554: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. April 1894, Z. 42.842, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Lissa als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 555: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. April 1894, Z. 5519, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Ausladung von Klauenthieren in den Stationen Czernowitz, Hadikfalva, Hliboka, Itzkany, Milleszoutz, Bojan, Kuczurmare, Nowosielitza, Volksgarten, Sadagura, Zuczka und Lućan.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 3, und Theil III, Heft 3.

Einbeziehung einer Station.

Mit 1. Mai 1894 wird die Station Schlebusch des Eisenbahn-Directionsbezirkes Eberfeld in den im obenbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen mit den für die Station Opladen (Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld) geltenden Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 10. April 1894. [274]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung, bezw. Ergänzung des ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarifes Theil II, Heft 6.

Die im obgenannten Tarifhefte unter Post Nr. 33 für den Artikel Porzellan, verpackt, im Verkehre von Carlsbad nach Dzieditz, Krakau, Oswięcim und Szczakowa angegebene Nomenclatur ist, wie folgt, abzuändern:

„Porzellan, verpackt oder unverpackt, auch unverpackt mit in Kisten verpackten Porzellanwaaren zusammengeladen."

Ferner ist in derselben Position in der Rubrik Anmerkung zu setzen:

„Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen.

Für eventuellen Bruch wird Seitens der Bahnanstalt keinerlei Haftung übernommen."

Diese Aenderungen treten mit 1. Mai 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 10. April 1894. [275]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.
Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife Theil IV, 1. und 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890, dann des Ausnahmetarifes Nr. XXII, enthalten im Tarife Theil II, Heft Nr. 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. August 1886, und des Ausnahmetarifes Nr. 22, enthalten im Tarife Theil II des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887 (vergl. die Kundmachung in Nr. 32 des Verordnungs-Blattes vom 20. März 1894), wird bis zum 31. Mai 1894 verlängert.

Wien, am 11. April 1894. [276]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Benachrichtigungsblattes, betreffend die Verladung von Getreide etc. in loser Schüttung.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 gelangt ein Benachrichtigungsblatt zu den Tarifen Theil III, Heft 1, vom 1. December 1893 und Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, sowie zu dem vom 1. August 1887 giltigen Nachtrage 8 B zu Tarif Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband zur Ausgabe, welches die Bedingungen enthält, unter welchen die Verladung von Getreide, Hülsenfrüchten und Malz in loser Schüttung bei Abfertigung auf Grund der genannten Tarife zulässig ist.

Exemplare des Benachrichtigungsblattes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. April 1894. [277]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausdehnung der Reexpeditions-Begünstigung für Holztransporte.

Mit Giltigkeit vom 25. April 1894 ist die Einlagerung und Reexpedition von Holztransporten in Hopfgarten auch zulässig im Verkehre mit der Station Bruck-Fusch.

Im III. Nachtrage zum Tarife, Theil IV, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 ist sohin auf Seite 3 unter 2 α) a zwischen Bischofshofen und Budweis einzuschalten: „Bruck-Fusch."

Wien, am 11. April 1894. [278]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Sonder-Personenzüge von Wien-Westbahnhof nach der Freudenau.

Anlässlich der Frühjahrs-Rennen in der Freudenau werden Sonntag den 15., 22. und 29. April, dann am Tage Christi Himmelfahrt, d. i. am 3. Mai, sowie Dienstag den 1. Mai Sonder-Personenzüge von Wien-Westbahnhof nach der Freudenau in Verkehr kommen, welche alle drei Wagenclassen führen.

Die Abfahrt von Wien-Westbahnhof erfolgt um 12 U. 50 M., von Penzing um 12 U. 56 M. und die Ankunft in der Freudenau um 1 U. 44 M. Nachmittags.

Der Fahrpreis beträgt in der I. Classe 70 kr., in der II. Classe 45 kr. und in der III. Classe 35 kr.

Rückfahrten von der Freudenau nach Wien-Westbahnhof finden nicht statt.

Wien, am 12. April 1894. [279]

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Berichtigung und Ergänzung des gemeinschaftlichen Heftes C.

Im Gütertarif, Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894, sind folgende Aenderungen, bezw. Ergänzungen vorzunehmen:

Auf Seite 126 ist bei der Station Znaim die besonders vorgesehene Gruppe 18 nebst zugehörigen Entfernungsangaben zu streichen.

Auf Seite 158 ist bei der Station Sudoměřitz-Petrau zwischen den Gruppen 8 und 31 die Gruppe „19“ einzuschalten.

Auf Seite 168 ist unter „I. Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen“ die Station Dettingen b. Urach, wie folgt nachzutragen:

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
10	Dettingen b. Urach	—	389	398	440	—	367	—

Wien, am 11. April 1894. [280]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Februar 1893 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits, enthaltend:

1. Einführung des Ausnahmetarifes XVII für die frachtgutmässige Beförderung von Wein in Wagenladungen, und
2. Aufnahme der Station Osielec in den Specialtarif 2 für Holz der Pos. H-19 des Tarif-Theiles I, der Stationen Osielec und Sól in den Ausnahmetarif III und X

in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 3 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 13. April 1894. [281]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Ausgabe von Abonnementskarten.

Vom 15. April 1894 angefangen gelangen in der Station Prag bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1894, Abonnementskarten-Hefte in Buchform für 20 und für 40 einfache Fahrten in der II. und III. Wagenclasse mit Giltigkeit bis 15. October 1894 zu besonders ermässigten Fahrpreisen nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichowitz, Rewnitz, Hinter-Třeban und Karlstein oder umgekehrt zur Ausgabe.

Die einschlägigen Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen hiefür sind aus den in den betreffenden Stationen und Haltestellen affichirten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 10. April 1894. [282]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1894 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecken untereinander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	404
Prag—Bodenbach	403
Raudnitz—Aussig	411
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413
Prag—Kralup	407, 409
Roztok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Roztok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Chotzen	308
Chotzen—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	128
Grussbach-Schönau—Brünn	127
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 122
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 121
Wien—Marchegg	121
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	121
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Seges-Gottes	632
Segen-Gottes—Brünn	631

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod, können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im April 1894. [283]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österr. Lloyd.

Mit 1. Mai 1894 gelangen folgende directe Billets zur Einführung:

Zwischen Venedig und (über Triest)	Einfache Billets		Hin- u. Rückfahrt-Billets	
	I. Classe I. Schiffsplatz	II. Classe I. Schiffsplatz	I. Classe I. Schiffsplatz	II. Classe I. Schiffsplatz
	in Francs			
Wien S.B. . . .	74·95	60·05	120·80	96·—
Budapest S.B. . .	94·40	74·60	132·60	105·10

Die einfachen Billets sind 5, die Hin- und Rückfahrt-Billets 60 Tage giltig. — Rücksichtlich der Bahnstrecke werden 25, rücksichtlich der Schiffstrecke 30 kg Freigewicht für Reisegepäck bewilligt. Für die Ueberführung seiner Person und des Gepäckes in Triest vom Bahnhofe zum Landungsplatz oder umgekehrt hat der Reisende auf seine Kosten zu sorgen.

Wien, am 12. April 1894. [284]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft I.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Zinkerztransporte von Bázias nach Beuthen.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1894 tritt ein directer Frachtsatz von 167 Pfennigen pro 100 kg für Zinkerztransporte von Bázias nach Beuthen O.S.E. und Beuthen R.O.U. bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Kraft. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen.

Budapest, am 8. April 1894. [285]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aufnahme der Station Kufstein in den Tarif.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Kufstein mit nachstehenden Frachtsätzen in den bestehenden Ausnahmetarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren einbezogen:

Von	Nach: Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sudquais) transit (E. B. und G. C. B.)			Gent (Entrepôt, Docks oder Bassins, Port und Champ des Manoeuvres - Petit Dock) transit (E. B.)			Ostende (Bassin) transit (E. B.)			Terneuzen transit M. T.		
	Frachtsätze für 1000 Kilogramm in Franken											
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Kufstein	51·64	51·15	48·31	52·92	52·43	49·59	55·40	54·91	52·07	53·32	52·83	49·99

Gleichzeitig wird unter die Güter der Abtheilung a und b dieses Ausnahmetarifes der Artikel „Schreibkreide“ aufgenommen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aufnahme der Station Kufstein in den Tarif.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Kufstein mit nachstehenden Frachtsätzen in den bestehenden Ausnahmetarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren einbezogen:

Von	Nach: Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Middelburg, Vlissingen		
	Frachtsätze für 1000 kg in Mark		
	a)	b)	c)
Kufstein	43·34	42·94	40·64

Gleichzeitig wird unter die Güter der Abtheilung a und b dieses Ausnahmetarifes der Artikel „Schreibkreide“ aufgenommen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr, Pflaumen-Ausnahmetarif Donau-Bayern vom 15. September 1888. (Aufhebung desselben.) Mit 31. Mai tritt obiger Tarif vollständig ausser Kraft.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr, Pflaumen-Ausnahmetarif Donau-Süddeutschland vom 20. September 1888. (Aufhebung desselben.) Mit 31. Mai tritt obiger Tarif nebst Nachträgen I und II vollständig ausser Kraft.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter), vom 1. September 1892. (Ermässigung für Hohlglaswaaren.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden für Hohlglaswaaren, welche in der Güterclassification des Deutsch-Schweizerischen Theiles I, Abtheilung B, dem Specialtarif II zugewiesen sind, in Ladungen von mindestens 10.000 kg bei directer Abfertigung zu den Frachtsätzen des Specialtarifes II b gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe nachstehende Beträge zurückvergütet:

Für Sendungen ab Eger nach:	Centimes für 100 kg
Chaux-de-Fonds	15
Fribourg, Genf	17
Lausanne und Neuchâtel	17

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. (Ausdehnung der Giltigkeit des auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarifes für Düngekalk.) Vom 10. April ab wird der am 15. Jänner auf den Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Düngekalk auf den Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Hessischen Ludwigs-Bahn ausgedehnt.

Main-Neckar-Bahn. (Dauer der Giltigkeit der bestehenden Frachtermässigung für Futtermittel, Sämereien etc.) Die im Binnenverkehre der Main-Neckar-Bahn, im directen Verkehre derselben mit der grossherzoglich Badischen Staatsbahn, sowie mit der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bis zum 1. Mai zu gewährende Frachtermässigung in der Höhe eines Drittels der Fracht wird für Futtermittel und Sämereien bis zum 1. Juli, für Streumittel dagegen bis zum 1. September weiter bewilligt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
791	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Stückgüter der Classe I	Z ó l i	a) Csácza b) Zsolna	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Mai 1894 bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 30 b) 49		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Holz der Pos. H—20, Punkt 6 finden nur beim Bezug der Sendungen durch eine Grube Anwendung
			Stückgüter der Classe II							a) 27 b) 45				
			Holz der Pos. H—19			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				a) 14 b) 18				
			Holz der Pos. H—20, 1 und 6 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I							a) 12 b) 16				
792	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Cement	Königshof	Wien Praterquai	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Beachtung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	49·6 kr.	46·6 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
793	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	H e u	Angern	Darmstadt, Station der Hessischen Ludwigsbahn	Bei Aufgabe von, bezw. bei Zahlung der Fracht für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894			Mark 2·00		Im Kartirungswege		
				Bisenz-Pisek						2·07				
				Lundenburg						1·96				
				Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn										
				Bisenz-Stadt						2·07				
				Station der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft										
794	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Die in Nr. 30 dieses Blattes vom 15. März 1894, unter fortl. Nr. 616, in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" enthaltene Bestimmung wird dahin abgeändert, dass es n i c h t nothwendig erscheint, die in Betracht kommenden Cement-Sendungen an die Spéditions-Agentur der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Zimony behufs Vermittelung zu adressiren. Dagegen ist es n n b e d i n g t e r f o r d e r l i c h, dass die Cement-Sendungen bereits in Zditz mit den im d i r e c t e n Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei giltigen Frachtbrief-Formularien nach Sofia zur Aufgabe gebracht werden.													

Fortlaufende Nr.	795	796	797	798
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: von der Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Bahnen		
für Artikel	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Wein und Weinmost	Mineralkohle	Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden
für die Transportstrecke von	Triest und Fiumo	Wien (Matzleinsdorf), Wien St.E.G., Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Graz S.B.	Stauding
für die Transportstrecke nach	Kufstein trans. Constanz Friedrichshafen	und vice versa Ebenfurt loco	Zákány	Ernsdorf Wien Nordbhf. Wien Nordbahn Donauuferbhf. transito Oswiecim Wien Nordbhf. Wien Nordbahn Donauuferbhf. transito Oderberg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro verwendeten Wagen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bei Verwendung von vierrädrigen Wagen Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagon und bei Verwendung von achträdrigen Wagen Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888	Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr. Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1893	Anhang zum Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	26·21 / 33·76 / 33·46 Francs pro Tonne	44 Heller	58 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden / Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	21·20 / 28·80 / 28·50	36 Heller	54 Heller incl. ungar. Steuer	64·0 / 66·0 / 9·0 — 83·5 / 85·5 / 11·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	5·01 / 4·96 / 4·96	8 Heller	4 Heller	Verschieden / Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Hiedurch wird die im Verordgs.-Blatte Nr. 20 vom 20. Februar 1894 unter fortl. Nr. 430 verlautbarte Begünstigung gegenstandslos			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
799	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K. O. k.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Gaya b) Butschowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 31. Juli 1894	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	a) 34·5 kr. b) 36·3 kr.	a) 30·5 kr. b) 32·3 kr.	a) 4 kr. b) 4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
			Karwin		Gaya				kr. 36·9	kr. 32·9	kr. 4			
					Butschowitz				38·7	34·7	4			
800	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Borke, Lohe und Rinde	Forró-Encs Liszka-Tolcsva Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen	den im Ausnahmetarif Nr. 2 des vom 1. December 1893 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 4 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Tarifstationen	Bestimmungen des nebenstehend angeführten directen Tarifes	Vom 15. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4 vom 1. December 1893 nebst Anhang	Bestehen keine directen Frachtsätze	Seite 40 Schnitt-Tafel A *) I c u. d: 1·22 II c u. d: 1·20 I c u. d: 1·28 II c u. d: 1·31			Im Kartirungswege		

*) Weiters sind in dem vom 1. April 1894 giltigen Anhang zu dem obenbezeichneten Tarifhefte auf Seite 14, bezw. 18 im Ausnahmetarif Nr. 2 c und d nachstehende Coursdifferenzen nachzutragen:

Für Forró-Encs und Liszka-Tolcsva . . . . . Schnitt I c und d . . . . . 0·03 Mark
" " " " " " . . . . . " II c und d . . . . . 0·02 Mark

801 **B.N.B.**

Für Banmaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände, welche für den Neubau einer Zuckerraffinerie in Elbekosteletz bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Neratovic zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Scheibbs** der Bahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming gelangt im heurigen Jahre ein **neues Aufnahmsgebäude** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 29.000·— an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 24. April 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im April 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren **Actionäre** zur

27. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen, welche **Freitag, den 25. Mai 1894,** um 10 Uhr Vormittags, in **Wien,** im Bösendorfer-Saale, I., Herrengasse Nr. 6, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1893;
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1893 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actien-Conpons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1894.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen, dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien bis längstens Mittwoch den 25. April, Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. Allgem. österr. Bodencredit-Anstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ansfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der General-Versammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die anf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1894.

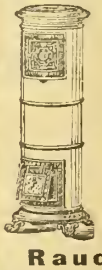
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Mauthspediteur

(Christ) vollkommen in seiner Branche versirt, selbständiger Arbeiter, **wird sofort engagirt.**
Offerte mit Angabe der bisherigen Thätigkeit und der Gehaltsansprüche unter Chiffre „G. R. 1156“ an **Otto Maass, Wien I/1.** (419)

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme
besondere (410)
Grassamen-Mischung
(stark und langbewurzelt)
per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren
WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.
WIEN
I., Wallfischgasse Nr. 8.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères“
Central-Heizungen aller Systeme.

Man verlange stets ausdrücklich: **LIEBIG** Company's
Fleisch-Extract
Dient zur augenblicklichen Herstellung von Fleischbrühe und zur Verbesserung von Suppen, Gemüsen, Saucen und Fleischspeisen jeder Art.
Vortreffliches Stärkungsmittel für Kranke und Genesende.
Als Bürgschaft für die **Echtheit** und Güte achte man besonders auf den Namenszug des **Erfinders** J. Liebig in **blauer** Schrift.
(394)

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Finme.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Specialfabriken

für

PUMPEN WAAGEN

aller Arten, für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn.

Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:

Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6

Telephon Nr. 7664. (414)

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze.
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl.
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern.
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen.
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (417)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index pro I. Quartal 1894 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 17. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 6. Februar 1894 *) für die Localbahn von Trient über Borgo zur Reichsgrenze bei Tezze (Valsugana-Bahn).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der behördlich autorisirte Civil-Ingenieur Baurath Rudolf Ritter Stummer von Traunfels die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Trient über Borgo zur Reichsgrenze bei Tezze (Valsugana-Bahn) gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1894, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen dem Concessionär das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Trient der Linie Kufstein—Ala der Südbahn über Pergine, Caldonazzo, Levico, Roncegno, Borgo, Strigno und Grigno an die österreichisch-italienische Reichsgrenze bei Tezze (Valsugana-Bahn).

Rücksichtlich des eventuellen Anschlusses der concessionirten Eisenbahn an das italienische Eisenbahnnetz und rücksichtlich des Betriebsdienstes in den Wechselstationen bleibt die Festsetzung der diesfälligen Bestimmungen dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der königlich italienischen Regierung vorbehalten, und ist der Concessionär verpflichtet, sich den Bestimmungen dieses Staatsvertrages und den daraus für ihn erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

*) Enthalten in dem am 10. April 1894 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 70.

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritäts-Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches entsprechend der Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von 4,500.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt und demnach für die Zeit bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 190.899 fl. ö. W. festgesetzt wird, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane bestimmt wird.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn der Concessionär sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat der Concessionär den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist die Hälfte des Ueberschusses sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution im Betrage von 10.000 fl. (Zehntausend Gulden) in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden des Concessionärs nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn - Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden hiebei die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Der Concessionär ist berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritäts-Obligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 4,500.000 Gulden österr. Währung Noten auszugeben.

Ferner wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem Betrage von 800.000 fl. österreichischer Währung Noten auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass mindestens zwei Drittel der Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen besorgt werden.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen wie sie § 12 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 15.

Der Concessionär ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens des Concessionärs nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität, zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat der Concessionär im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine von der Staatsverwaltung zu bestimmende Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechsten Tage des Monates Februar, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Trient über Borgo zur Reichsgrenze nächst Tezze.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Trient zur Reichsgrenze nächst Tezze ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat der Concessionär allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von dem Concessionär zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die circa 65 km lange Bahn beginnt in der Station Trient der k. k. priv. Südbahn, benützt in einer Länge von 1·9 km in der Richtung gegen Ala den bestehenden Bahndamm derselben, nimmt dann eine vorwiegend östliche Richtung an und gelangt unter Berührung der Ortschaft S. Rocco zur Projectstation Villazano. In weiterer Fortsetzung führt die Linie zu den Haltestellen Povo und Ponte alto, woselbst dieselbe in das eigentliche Fersinathal eintritt.

Nach Uebersetzung der Fersinaschlucht gelangt die Trasse zu den Stationen Civezzano und Pergine, in welch letzterer Station dieselbe ihren höchsten Punkt, bezw. die Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Fersina einerseits und der Brenta andererseits, erreicht.

Von Pergine gelangt die Trasse, thalabwärts führend, am westlichen Ufer des Caldonazzosees zur Station Caldonazzo, von hier ab führt die Linie durchwegs in östlicher Richtung entlang der Brenta über die Station Levico nach Roncegno.

Nach der Station Roncegno zieht die Linie am rechten Ufer der Brenta zur Station Borgo und im weiteren Zuge zur Haltestelle Castelnuovo. Nach Uebersetzung auf das linke Ufer der Brenta gelangt die Trasse zur Haltestelle Strigno, sodann zur Station Grigno und endlich unterhalb Tezze zur Reichsgrenze.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes, sowie wegen Mitbenützung der in Betracht kommenden Bahnstrecke, dann wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben und die bezüglichen Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes, ferner hinsichtlich der Mitbenützung der in Betracht kommenden Südbahnstrecke unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Anschlussbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, bezw. 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten. Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginn der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zur Genehmigung vorzulegen.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände n der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 20 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·2 m zu erhalten, wenn nicbt bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleicbzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszufübren. Ferner erbalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einscbnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·55 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·0 Meter über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwiscbenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Ausführung der Bahnlinie ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genebmigten Fassung zu beobachten.

Den Berecbnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der genannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstructionen offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach der für die Eisenbahn Lemberg—Belzec mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, genehmigten Type auszuführen.

Hiebei darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nicht statthaft.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend der vorstebend angeführten Oberbautype zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens berzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals und für den Zugförderungsdienst bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise und in dem von der betriebführenden Bahnverwaltung bezeichneten Ausmasse, insoweit dasselbe vom k. k. Handelsministeriums genehmigt wird, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbau-Anlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, die letztgenannten eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer durchgehenden Untermauerung errichtet werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen; ausserdem sind für die freie Bahn Signalhütten in gleicher Anzahl wie die Wärterhäuser beizustellen und für den Bedarfsfall zu deponiren.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegel oder Stein zu erbauen.

Bei der Anlage von Wärterhäusern ist hinsichtlich der separirten Anbringung von Glockenapparaten in eigenen Signalbuden der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 ex 1892 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 23 ex 1893), Rechnung zu tragen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungsäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen, beziehungsweise auszuführen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen, welche mit den laut Punkt 9, Absatz 3, aufzustellenden Ein-, bezw. Ausfahrtssignalen in mechanische Abhängigkeit gebracht sind, zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 3, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in mechanische Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, sowie mit Glockensignalen zu versehen. Ueberdies ist über etwaige Anordnung des k. k. Handelsministeriums eine zweite Sprechleitung, in welche ausser den Endpunkten der Bahn nur die grösseren Mittelstationen einzuschalten sind, herzustellen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signale zu verwenden.

Bei allen Kreuzungsstationen, sowie bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung im Einvernehmen und auf Kosten des Concessionärs der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Central-Commission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Central-Commission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheil I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1—2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 15. März 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 12. April 1894, Z. 19.281, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Schreiben vom 17./29. März d. J. hat das Eisenbahn-Departement des kaiserl. Ministeriums der Verkehrsanstalten in St. Petersburg dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass in Folge der Verstaatlichung der Linien der Donetz'schen Eisenbahn-Gesellschaft die gesammten Strecken dieser Linien seit dem 1. Jänner d. J. in dem Betriebe von zwei Staatseisenbahnen stehen, und zwar:

1. die Strecken Popasnaia—Lisitchansk,
   Kramatorowka—Warwaropolie,
   Stoupki—Bachmout
   und Konstantinowka—Jasinowataia
   im Betriebe der Kursk-Kharkow-Asower Eisenbahn;
2. die Strecken Warwaropolie—Zwierewo,
   Lougansk—Debaltzewo—Jasinowataia,
   Chatzepetowka—Nikitowka,
   Jasinowataia—Marioupol
   und Krinitchnaia—Changenkowo
   im Betriebe der Catherinen-Eisenbahn.

Die bezeichneten Strecken, in einer gesammten Länge von 667·6 Werst = 711·689 km, sollen, wie alle anderen im Staatsbetriebe stehenden russischen Linien, dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden.

Das genannte Centralamt hat gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens über den

Eisenbahn-Frachtverkehr diese Strecken in die Liste der Eisenbahnen aufgenommen, auf welche das internationale Uebereinkommen vom 14. October 1890 Anwendung findet, und hievon den betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt gemässs Absatz 2 des Art. 58 des bezogenen Uebereinkommens nach einem Monate vom Datum des einschlägigen Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes in Bern vom 7. April 1894.

Wien, am 12. April 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Polička zur Station Leitomischl der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Wenzel Hübsch, Obmann der Ortsvertretung der kgl. Leibgedingstadt Polička, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Polička zur Station Leitomischl der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. April 1894. Z. 15.305.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Polička zur Station Skuč der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Wenzel Hübsch, Obmann der Ortsvertretung der kgl. Leibgedingstadt Polička, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Polička zur Station Skuč der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. April 1894. Z. 15.304.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Bestimmung des Art. 211 des Handelsgesetzbuches, wonach vor erfolgter Statutengenehmigung und Eintragung in das Handelsregister die Actiengesellschaft als solche nicht besteht, bestimmt nur das Verhalten der Actiengesellschaft dritten Personen gegenüber in handelsrechtlicher Beziehung, präjudicirt jedoch in keiner Weise dem steuerrechtlichen Standpunkte.

Der Firma „Locomotivfabrik Krauss & Comp., Actiengesellschaft in Linz" war die Erwerbsteuer von dem Betriebe der Locomotivfabrik in Linz vom I. Semester 1887 und die Einkommensteuer für das ganze Jahr 1887 vorgeschrieben worden. Gegen die Entscheidungen der Linzer Finanz-Direction vom 4. August 1892, Z. 5337 und Z. 5338, womit die Vorschreibungen aufrecht erhalten wurden, richtete die genannte Firma die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof, in welcher sie geltend machte, dass die Actiengesellschaft notorisch vor dem 1. Juli 1887 weder staatlich genehmigt, noch registrirt war, daher nach Art. 211 H.-G.-B. als solche vor dem 1. Juli 1887 noch nicht bestanden hat und somit auch im I. Semester 1887 noch nicht zur Besteuerung herangezogen werden konnte.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, indem er von folgender Anschauung ausging:

Aus der Constituirungs-Urkunde der Gesellschaft vom 6. Juni 1887, sowie aus den Berichten des Aufsichtsrathes derselben vom 15. April 1888, dann aus dem ersten Geschäftsberichte (Periode vom 1. Jänner bis 31. December 1887) und aus dem Protokolle über die erste Generalversammlung der Actiengesellschaft vom 30. April 1888, welches als 1. Punkt der Tagesordnung den Bericht des Aufsichtsrathes und Vorstandes über das „erste Betriebsjahr 1887" enthält, erhellt die Thatsache, dass die Actiengesellschaft bereits im I. Semester 1887 die Locomotivfabrik in Linz betrieben hat, resp. durch eine dritte im Geschäftsberichte als „Direction der Locomotivfabrik Krauss & Comp. Actiengesellschaft" bezeichnete Person für ihre Rechnung hat betreiben lassen; hieraus ergibt sich gerade der nothwendige Schluss, dass die Actiengesellschaft im I. Semester 1887 thatsächlich bestanden haben müsse.

Diesem Schlusse steht die Bestimmung des Art. 211 H.-G.-B., wonach vor erfolgter Statutengenehmigung und Eintragung in das Handelsregister die Actiengesellschaft als solche nicht besteht, nicht entgegen, weil dieser Artikel nur das Verhalten der Actiengesellschaft dritten Personen gegenüber in handelsrechtlicher Beziehung bestimmt, wodurch dem steuerrechtlichen Standpunkte in keiner Weise präjudicirt ist, demzufolge Subject der Erwerbsteuer diejenige physische oder moralische Person ist, welche sich einem erwerbsteuerpflichtigen Gewerbe oder einer gewinnbringenden Beschäftigung widmet.

Aus den §§ 9 und 12 des Erwerbsteuerpatentes, sowie aus den §§ 8, 15 und 17 des Central-Hofcommissions-Decretes vom 14. Jänner 1813 geht aber hervor, dass Niemand befugt ist, ein Gewerbe, ein Befugniss oder eine freie Beschäftigung auf den Erwerbsteuerschein eines Anderen zu betreiben und doch würde der Betrieb der Locomotivfabrik im I. Semester 1887 für Rechnung der Actiengesellschaft auf den Erwerbsteuerschein der bestandenen Commandit-Gesellschaft vor sich gegangen sein, wenn die Steuerpflicht der Actiengesellschaft für dieses Semester nicht anerkannt werden wollte.

Da ferner nach den citirten Gesetzesbestimmungen auch Niemanden gestattet werden kann, eine erwerbsteuerpflichtige Beschäftigung anzutreten, wenn er nicht den Steuerschein gelöst hat, so war es Sache der Concessionäre, zur selben Zeit, zu welcher sie das Uebereinkommen wegen des Ueberganges der Fabrik an die Actiengesellschaft mit der Bestimmung, dass die Geschäftsführung seit 1. Jänner 1887 für Rechnung der Actiengesellschaft zu betreiben sei, geschlossen haben, für dieses Unternehmen einen auf den Namen der in Gründung begriffenen Actien-

gesellschaft lautenden Erwerbsteuerschein zu lösen und diese Steuer vom I. Semester 1887 angefangen zu entrichten.

Was schliesslich die gegen die Einkommensteuerpflicht der Actiengesellschaft für das ganze Jahr 1887 erhobene Beschwerde betrifft, so kommt in Betracht, dass gemäss § 4 und § 18 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849 die Einkommensteuer I. Classe eine nothwendige Folge der Vorschreibung der Erwerbsteuer war, und dass es bei der Vorschreibung der Einkommensteuer I. Classe lediglich darauf ankommt, dass der Steuerpflichtige eine der Erwerbsteuer unterliegende Beschäftigung betreibt, nicht aber darauf, ob er die zu seiner rechtlichen Existenz erforderlichen Voraussetzungen zur Ausübung des Gewerbebetriebes erfüllt hat.

[Erkenntniss vom 24. Jänner 1893, Z. 250; conform Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 84.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Bilin: Anlage eines neuen Geleises in der Station Tschochau-Hlinai.) Auf der linken Bahnhofseite der Station Tschochau-Hlinai wurde für Zwecke der Zugsexpedition ein neues Geleise errichtet. [19. März, Z. 9309.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Geleiseverlängerung in Josefsthal-Kosmanos.) In der Station Josefsthal-Kosmanos wird das ausser Gebrauch gesetzte Rübenverladegeleise znm Zwecke der Kreuzung von Lastzügen verwendet und durch die Verlegung der Weiche Nr. 4 auf 401 m verlängert. [8. März. Z. 12.318.]

— (Aufstellung eines Glockensignal-Apparates in der Station Stranov-Krnsko.) In der Station Stranov-Krnsko wurde auf einer eigenen Signalbude ein Glockensignal-Apparat aufgestellt. [17. März, Z. 14.136.]

— (Herstellung von Einfriedungen.) Behufs Hintanhaltung des unbefugten Betretens des Bahnkörpers werden in km 4·4/5, 5·0/1 nnd 5·4/5 der Strecke Prag—Georgswalde Einfriedungen hergestellt. [15. März, Z. 13.252.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Umbau des Eiskellers in der Station Tirschnitz.) Der in der Station Tirschnitz befindliche, bereits schadhaft gewordene oberirdische Eiskeller wurde nmgebaut. [21. März, Z. 9094.]

— (Nebengebäude in der Station Unhoscht.) In der Station Unhoscht wurde ein Nebengebäude errichtet. [17. März, Z. 9516.]

— (Linie Prag—Hostiwitz: Herstellung eines oberirdischen Kellers in der Station Repy.) In der Station Repy wurde für Zwecke der im dortigen Aufnahmsgebäude wohnenden Parteien ein oberirdischer Keller hergestellt. [21. März, Z. 10.526.]

— (Linie Falkenau a. d. E.—Klingenthal: Herstellung einer Thonrohrleitung.) Im Bereiche der Durchfahrt in km 22·722 der Linie Falkenau—Klingenthal der obigen Eisenbahn wurde eine zur Ableitung von Schmutzwässern bestimmte Thonrohrleitung hergestellt. [14. März, Z. 7438.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

13. April. In Folge eines um 8 Uhr Früh bei km 49·1 zwischen Freistadt in Oberösterreich und Summerau stattgefundenen Felsenabsturzes ist diese Strecke unfahrbar geworden, Die Wiederaufnahme des Verkehres erfolgte am 14. April mit dem Zuge 1133.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova. (Eröffnung des Betriebes.) Am 8. April fand in Anwesenheit des kgl. ungar. Handelsministers, des Präsidenten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrathes Ludwigh und der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- (Torontál und Temes) und Gemeinde-Behörden, sowie der den Betrieb führenden kgl. Ungarischen Staatsbahnen etc. die mit besonderer Feierlichkeit vollzogene Eröffnung der Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40) mit den Stationen Nagy-Becskerek, Ecska, Tomasovácz, Ozora, Antalfalva, Czrepaja, Torontál-Vásárhely, Ferenczfalva und Pancsova statt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ordentliche Generalversammlung. — Schluss. Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38.) c) Ueber den dritten Punkt der Tagesordnung, die Frage der Umgestaltung der bisher ausschliesslich mit Pferdebespannung betriebenen gesellschaftlichen Linien auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1894), gibt Generaldirector Heinrich Jellinek folgende Aufklärung:

„Die Erfahrungen, welche in Budapest sowohl als auch an anderen Orten gemacht wurden, haben es klargestellt, dass der elektrische Betrieb geeignet ist, den Pferdebetrieb zu ersetzen. Die Prakticabilität dieses Systems ist von einem doppelten Gesichtspunkte aus zu beurtheilen. Erstens vom Standpunkte des öffentlichen Verkehrsinteresses. Diese Seite der Frage lässt sich kurz dahin zusammenfassen: grössere Leistungsfähigkeit und raschere und vollkommenere Abwicklung eines Massenverkehrs. Wesentlich complicirter gestaltet sich der zweite Theil der Frage, die Zulässigkeit vom Standpunkte der Interessen der Gesellschaft. Hier ist vor Allem jenes Moment ins Auge zu fassen, dass die bisherigen Investitionen durch die grundlegende Aenderung der Betriebseinrichtung zum grossen Theile ihres Werthes entkleidet werden und dass die Adoptirung des neuen Systems eine Investition in dem Umfange erheischt, welche beinahe einer vollkommen neuen Anlage gleichkommt. Es ist somit vor Allem im Auge zu behalten, dass zu der bestehenden Verzinsungs- und Amortisationslast eine neue noch erheblichere Belastung unter diesem Titel hinzutritt. Es fragt sich nun, ob wohl das neue System solche materielle Vortheile in sich birgt, welche dieser Mehrbelastung ein entsprechendes Gegengewicht zu bieten im Stande sind.

Diese wichtige Frage kann nicht bedingungslos bejahend beantwortet werden, denn wenngleich angenommen werden kann, dass die Einführung des elektrischen Betriebes auf die Steigerung der Brutto-Einnahmen auf einem Theile des gesellschaftlichen Netzes einen günstigen Einfluss ausüben wird, der — um allzn optimistischen Erwartungen entgegenzutreten — mit höchstens 60.000 fl. berechnet werden kann, so steht dem gegenüber die Nothwendigkeit, die kilometrische Leistung der bestehenden Linien von 6·2 Millionen auf mindestens 7·5 Millionen Wagenkilometer zu erhöhen. Wenn weiter in Betracht gezogen wird, dass die Regie per Wagenkilometer im Pferdebetrieb jener beim elektrischen Betriebe ziemlich gleichkommt, so ist es klar, dass die zu erwartenden Mehreinnahmen und die zu erzielenden Ersparnisse im Betriebe keine genügende Grundlage bieten, um in der der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Concessionsdauer die Amortisation überhaupt durchführen zu können. Vom Standpunkte der Unternehmung daher kann die Zulassung des elektrischen Betriebes nur unter der Voraussetzung zugestanden werden, wenn anlässlich der Einführung des neuen Metors die Concessionsdauer der Gesellschaft entsprechend verlängert und dieser neue Lasten nicht aufgebürdet werden. Wenn daher ausschliesslich das einseitige Interesse der Gesellschaft zu berücksichtigen wäre, würde keine zwingende Ursache vorhanden sein, die Umgestaltung vorzunehmen; es ist jedoch zu gewärtigen, dass die Einsicht der Behörden die Harmonie zwischen dem öffentlichen Verkehrsinteresse und den eigenen Interessen herbeiführen wird.

Als die Direction daher anf Aufforderung der Behörden die Initiative zur Lösung dieser Frage ergriffen hat, wurde von Seite der Gesellschaft sowohl gegenüber der Regierung als auch der Hauptstadt betont, dass für die Concessionirung sowohl, als auch für die abzuschliessenden Verträge die hier kurz skizzirte Voraussetzung als Grundlage zu dienen hätte. Von wesentlichem Einflusse ist ferner die Höhe der Investitionen. Ueber eine gewisse Grenze hiuaus hört die commercielle Zulässigkeit des neuen Systems auf. Es wnrde daher bei Aufstellung des Bauprogramms eine Combination von Ober- und Unterleitung in

Anssicht genommen, welche im Einklange mit dem öffentlichen Interesse eine übermässige Höhe der Investition zu vermeiden geeignet erscheint.

Wie ans dieser gedrängten Darstellung zu ersehen, ist es zweifellos, dass die Umgestaltung die Interessen des Publicums unbedingt fördert, für die Gesellschaft jedoch Vortheile nnr in einer entfernten Znknnft erwachsen können und das zunächst zu erreichende Ziel höchstens die Erhaltung des derzeitigen Standes bildet.

Ueber den Geldbedarf, welcher bei der eventuellen Durchführnng dieses Projectes erwachsen wird, kann die Direction detaillirte Aufschlüsse in diesem Augenblicke nicht ertheilen, da das Investitionscapital erst anlässlich der Concessions-Verhandlnngen festgestellt wird. Doch ist im Allgemeinen zur Orientirnng schon jetzt zn bemerken, dass der überwiegende Theil des Bedarfes durch die Erhöhnng des Actiencapitals zu beschaffen sein wird, wobei in erster Linie den Actionären das Beznsrecht gesichert werden wird.

Der Beschlussantrag der Direction lautet wie folgt: „Die Generalversammlung nimmt den Bericht der Direction, wonach dieselbe die Umgestaltung des gesellschaftlichen Netzes auf elektrischen Betrieb mit Anwendung der ober- und unterirdischen Leitnng bei den competenten Behörden angesucht hat, genehmigend znr Kenntniss. Die Generalversammlnng ermächtigt die Direction, die Concession für die Umgestaltung des gesellschaftlichen Netzes auf elektrischen Betrieb von der Regierung zn erwerben und die entsprechenden Verträge mit der Haupt- nnd Residenzstadt abzuschliessen, sowie alle Vorkehrungen zu treffen, welche im Interesse der Durchführung erforderlich sind. In Erwägnng dessen, dass die beabsichtigte Umgestaltung ein eminentes allgemeines nnd öffentliches Verkehrsinteresse bildet, und Seitens der Gesellschaft zn diesem Zwecke grosse Beträge investirt werden müssten, spricht die Generalversammlung die Erwartung aus, dass die Direction ihrerseits nur solche Bedingungen und Vertragsstipnlationen acceptiren wird, welche die mit der Umgestaltung verbnndenen grossen Investitionen ermöglichen, die erworbenen Rechte der Actionäre und der gesellschaftlichen Gläubiger wahren nnd die Gesellschaft in den Stand setzen, sowohl den bereits bestehenden, als den neu zu übernehmenden Verpflichtungen entsprechen zu können. Schliesslich ermächtigt die Generalversammlung die Direction, diejenigen Beträge, welche zur Umgestaltung des Pferdebahnnetzes auf elektrischen Betrieb nothwendig sind, im engeren Wirkungskreise zn beschaffen.

Falls die Durchführung eine Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitales erheischen sollte, so bleibt die Entschliessung über eine Actien-Emission der Generalversammlung vorbehalten.

Nach Genehmigung dieses Schlussantrages mit Stimmeneinheit, wnrde der Direction sowohl als dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für die Gestion im Betriebsjahre 1894 ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Februar.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte anfgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen auf freier Bahn, 16 Entgleisnngen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 184 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, nnd zwar grösstentheils dnrch eigenes Verschulden, 197 Personen zu Schaden gekommen, sowie 31 Eisenbahn-Fahrzenge erheblich nnd 105 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet nnd 2 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Hessische Lndwigs-Bahn und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt a. M., in Erfurt nnd in Bromberg, je eine Verletznng auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Altona nnd auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wnrden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 26 getödtet und 143 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet nnd 7 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnarbeiter getödtet nnd 37 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.884·10 km Betriebslänge und 861,591.600 geförderten Achskilometern) 205 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahn-Directionen in Cöln (rechtsrhein.) und in Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2543·22 km Betriebslänge und 27,940.662 geförderten Achskilometern) 19 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, auf der Mecklenburgischen Südbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Bahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Russland. (Generalversammlung der Actionäre der Dwinsk- und Witebsk-Eisenbahn,) Am 27. April findet in London eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Bahn zu dem Zwecke statt, um hinsichtlich des Verkaufes dieser Bahn an die kais. russische Regierung einen Beschluss zu fassen. Nach den bisherigen Vereinbarnngen der Bahnverwaltung mit der Regiernng würde jeder Besitzer von nichtgezogenen Actien berechtigt sein, seinen Actienbesitz gegen vierpercentige russische Staatspapiere in Appoints von 20 £ in der Weise zu vertauschen, dass für je 10 Actien 12 Stück genannte Staatspapiere gegeben werden. Nach Wahl nnd über schriftliche Verständigung des einzusetzenden Liquidationscomité wird letzteres dem Actienbesitzer eventuell auch den Betrag von £ 23·04 per Actie ausbezahlen. Die Anmeldnng dieser letzteren Art des Umtausches hat innerhalb eines Monats, nach Sanction der gegenständlichen Transaction durch die Krone, zu erfolgen. [„Railway News."]

— (Eröffnung der Theilstrecke Kursk—Kschen.) Am 2. Jäuner ist anf der im Bau begriffenen Kursk-Woroneshbahn die Theilstrecke von Kursk bis Kschen, 113·36 Werst, für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Zweigbahn von Schachtnaja zu den Wlassowskigruben.) Am 30. Jänner ist der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der von der Südostbahn-Gesellschaft erbauten Zweigbahn von Schachtnaja bis zu den Wlassowskigruben eröffnet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis zum 22. April.)

Adriatischer Dienst.

17. April, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

18. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnuovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.

19. „ nm Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Isola, Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.

21. „ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Snssanich, nach Venedig.

22. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

17. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Achille". Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührnng von S. Giov. di Medna, Dnrazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns nnd Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy nnd Rhodus.

18. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Diana", Capitän T. Androvich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapezunt, Batnm, Snlina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Knstendjè.

20. „ zn Mittag: Dampfer „Maria Teresa", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffnng anf fremde Dampfer in Alexandrien.

21. April, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Orion", Capitän A. Orlando, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Melpomene". Capitän L. Brelich nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Mai, zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationale Sanitäts-Convention vom 30. Jänner 1892. (Kundmachung derselben.) Die internationale Sanitäts-Convention vom 30. Jänner 1892, abgeschlossen zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, den Niederlanden, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen und der Türkei, deren Ratificationen am 18. November 1893 zu Rom ausgewechselt wurden, ist nunmehr im XXII. Stück des Reichsgesetzblattes vom 10. April 1894 unter Nr. 68 zur Kundmachung gelangt.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 6. April bei der Firma

„Localbahn Eisenerz-Vordernberg"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft zufolge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 10. September 1892, welcher mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. October 1892, Z. 23.533, genehmigt wurde, in Liquidation befindet, dass die Liquidationsfirma lautet: „Localbahn Eisenerz-Vordernberg in Liquidation", dass als Liquidatoren zu fungiren haben die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 10. September 1892 hierzu designirten Mitglieder des Verwaltungsrathes, und zwar: Carl August Ritter von Frey, Eduard Palmer, Samuel Ritter von Hahn und Hermann Preschern, sowie das von der k. k. Regierung ernannte Verwaltungsrathmitglied k. k. Hofrath August Kann und dass die Liquidationsfirma in der Art gezeichnet wird, dass zwei der vorgenannten Liquidatoren unter die mit Stampiglie vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Eisenerz-Vordernberg in Liquidation" ihre Namen beisetzen. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

Generalversammlungen.

9. April. Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
16. „ Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
20. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
21. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
25. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
30. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.
10. Mai. Buschtěhrader Eisenbahn.
12. „ Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
13. „ Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
16. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
25. „ Oesterr. Nordwestbahn.

Literatur.

„Die Vorschriften betreffend den Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten, sowie den Fleischtransport auf den österreichischen Eisenbahnen" von Dr. Max Freiherr von Buschman, k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen. — Wien. A. Hartleben's Verlag.

Der Transport von Thieren auf den Eisenbahnen ist mit Rücksicht auf die Approvisionirung grösserer Consumorte in volkswirthschaftlicher Beziehung von einer solchen Wichtigkeit, dass es wohl nicht unerwünscht sein dürfte, eine Uebersicht der auf denselben bezugnehmenden, hierlands geltenden Anordnungen und Vorschriften zu erhalten.

Die gestellte Aufgabe war dadurch wesentlich vereinfacht, dass auf jene Vorschriften kein Bedacht genommen zu werden brauchte, welche in den Thierseuchengesetzen enthalten und in Ausführung derselben ergangen sind, indem das im Jahre 1884 im Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienene 64. Heft der „Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen", entbaltend die Gesetze und Vorschriften, betreffend die Abwehr und Tilgung der Thierseuchen, und für die folgende Zeit das vom Handelsministerium berausgegebene „Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten", dem in dieser Richtung vorhandenen Bedürfnisse in umfassender Weise Rechnung tragen.

Für das Verständniss und die Beurtheilung der im gemeinsamen Tariftheile I, sowie in den Einzeltarifen der Bahnen enthaltenen Tarifbestimmungen, sowohl betreffend die eigentlichen Tarifsätze als die Nebengebühren, dürfte ferner die Kenntniss aller im Laufe der Zeit rücksichtlich der Viehtarife ergangenen behördlichen Verfügungen von wesentlicher Bedeutung sein.

Endlich kann es für den erst in seiner Entwicklung begriffenen Fleischtransport nur förderlich sein, wenn die denselben betreffenden bisherigen Anordnungen und Verfügungen an einer Stelle in übersichtlicher Weise zusammengefasst erscheinen.

Diesen Zwecken nach Möglichkeit gerecht zu werden, ist die Aufgabe der oberwähnten kleinen Schrift, welche zunächst als Beilage zur „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie" gedruckt, nunmehr in A. Hartleben's Verlag als Broschüre erschienen ist.

Es dürfte dieser Schrift, deren Preis mit 60 kr. billig bemessen ist, zur besten Empfehlung gereichen, wenn wir hier deren Inhaltsangabe folgen lassen, aus welcher auch die systematische Gliederung des Stoffes zu ersehen ist.

A. Die Vorschriften, betreffend den Transport von Thieren.

Einleitung.
I. Verpflichtung der Eisenbahnen zur Beförderung von Thieren.
II. Fahrbetriebsmittel.
III. Bestimmung der zum Thiertransporte zu benützenden Züge: a) Lieferfrist, b) Kundmachung der zum Viehtransport bestimmten Züge, c) Beförderung des Viehes möglichst mit directen schnell verkehrenden Zügen.
IV. Bestellung von Wagen zur Verladung von lebenden Thieren.
V. Aufgabe der Thiere zum Transporte.
VI. Verladen: a) allgemeine Bestimmungen, b) besondere Bestimmungen gegen die Ueberfüllung der Viehwagen.
VII. Viehbegleiter.
VIII. Tränkung und Fütterung der Thiere während des Transportes.
IX. Sonstiges Verhalten während des Transportes: a) Genaue Einhaltung der Fahrordnung der Viehzüge, b) Verschieben der mit Thieren beladenen Wagen, c) Bespritzen des Borstenviehes, d) Unzulässigkeit der Nachwaage von Borstenvieh während des Transportes, e) Abstellung von Wagen mit wilden Thieren.
X. Abgabe der Thiere.
XI. Haftpflicht.

B. Die Vorschriften, betreffend die Viehtarife.

Einleitung.
I. Zahlung der Fracht.
II. Ermässigte Tarife: a) Wagenladungstarife im Allgemeinen, b) Ermässigter Tarif für Zuchtvieh, c) Tarifbegünstigungen für Wien.
III Nebengebühren: a) Auf- und Ablegegebühr, b) Standgeld, bezw. Verpflegsgebühren, c) Tränkungsgebühr, d) Fütterungsgebühr, e) Borstenvieh-Bespritzungsgebühr, f) Gebühr für das Bestreuen der Wagenböden, g) Desinfectionsgebühren, h) Wagenreinigungsgebühr, i) Viehbegleiter-Beförderungsgebühren, k) Stallwagenzuschlag.
IV. Francaturzwang.

C. Die Vorschriften, betreffend den Fleischtransport.
I. Modalitäten der Auflieferung und des Transportes.
II. Controlmassnahmen in Betreff der Verladung.
III. Beistellung von Eis.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Tarif, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen.

Am 1. Mai 1894 tritt ein neuer Tarif, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft.

Derselbe enthält:

A. Reglement.

B. Allgemeine Tarifvorschriften.

C. Nebengebührentarif.

Exemplare des neuen Tarif-Theiles I sind zum Preise von 0·20 Mark pro Stück bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. April 1894. [286]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn. Localbahn Mori - Arco - Riva a/G. Gardasee - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Achensee-Bahn.

Nachtrag I zum directen Personentarife.

Mit 1. Mai 1894 gelangt der I. Nachtrag zu dem vorerwähnten Tarife zur Einführung.

Er enthält geänderte Fahrpreise, sowie Fahrpreise für neu aufgenommene Verkehrsrelationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 10. April 1894. [287]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr mit London via Vlissingen-Queenboro.

Fahrpreise Wien-Westbahnhof-London.

Mit 1. Mai 1894 gelangen ab Wien-Westbahnhof Fahrscheinhefte für Hin- und Rückfahrt nach London über Vlissingen und Queenboro zum Preise von Mk. 217.60 für die I. Classe und von Mk. 153.40 für die II. Classe zur Einführung und werden auf derselben Route die Preise Wien—London für einfache Fahrt auf Mk. 139.20 für die I. Classe und Mk. 98.40 für die II. Classe ermässigt.

Wien, am 10. April 1894. [288]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife.

Am 1. Mai 1894 gelangt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze nach einzelnen Stationen der Directions-Bezirke Altona, Bromberg, Erfurt, der kgl. Militärbahn und der Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Wutha-Ruhlaer und der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. April 1894. [289]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife, Theil III, Heft 3 und 4, vom 1. Jänner 1891 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, der Tarife Theil III, Heft 3, vom 1. September 1886, und Theil III, Heft 4, vom 10. October 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vergl. das Verordnungs-Blatt Nr. 32 vom 20. März 1894, Seite 586) wird bis 30. Juni 1894 verlängert.

Wien, am 12. April 1894. [290]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von Paris La Villette nach Verciorova und Predeal.

Berichtigung.

In dem vom 1. März 1894 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Fahrzeugen in gewöhnlicher Fracht von Paris La Villette, Station der Französischen Ostbahn, nach Verciorova und Predeal, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, hat auf Seite 4 unter B. Güterwagen a *) der Frachtsatz von Paris La Villette nach Predeal anstatt 451·5 Francs, richtig zu lauten: **451·55** Francs.

Wien, am 14. April 1894. [291]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894, bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1894, treten folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

1. Nachtrag IV zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Ausnahmetarife für Kalk und Kalkstein im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande;
2. Nachtrag VI zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen.

Der unter 1 angeführte Nachtrag ist gratis, der unter 2 angeführte Nachtrag zum Preise von 10 kr. pro Exemplar sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen erhältlich.

Prag, am 14. April 1894. [292]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarifhefte 4.

Am 1. Mai 1894 gelangt ein Nachtrag III zum Theile II, Heft 4, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue Frachtsätze des allgemeinen Tarifes für Breslau-Bozen-Gries.
2. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 A, Obst, verpackt etc.
3. Anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 3 A, Schlacken.
4. Anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 3 B, Schlacken zum Hochofenbetriebe.
5. Anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 5, Blende etc.
6. Neuer Ausnahmetarif Nr. 8, Blei etc.
7. Neuer Ausnahmetarif Nr. 9, Pflasterholz etc.
8. Neuer Ausnahmetarif Nr. 10, Schwefelkiese, abgeröstet etc.

Exemplare dieses Nachtrages können von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 11. April 1894. [293]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Nachtrag II zum Gebührentarife.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Gablonz a. N.—Wiesenthal tritt zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Gebührentarife der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der neuen Stationen und Haltestellen Ober-Gablonz, Neudorf, Schlag, Unter-Wiesenthal und Wiesenthal, sowie diverse Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direction bezogen werden.

Wien, am 10. April 1894. [294]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Verschiebung der Hinausgabe der neuen Tarife.

Die bereits publicirten neuen Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, sammt Anhängen hiezu für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverband, werden nicht mit 1. Mai 1894, sondern erst mit 1. Juni 1894 in Wirksamkeit treten und werden Druckexemplare demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, den 12. April 1894. [295]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Fahrpreise ab und nach der Haltestelle „Lomnathal".

Von bezw. nach der Haltestelle „Lomnathal" gelangen ab 1. Mai 1894 folgende Fahrpreise zur Einhebung:

1. Ab Lomnathal zum Personenzuge 8:

Nach	km	I.	II.	III.	IV.
		Classe			
		Kreuzer österr. Währ.			
Bystritz	10	49	37	25	13
Darkau	36	175	131	87	44
Dombrau	43	209	157	105	53
Jablunkau	4	37	28	19	10
Karwin	39	189	142	94	47
Lonkau	31	150	113	75	38
Oderberg	55	267	200	133	67
Orlau	45	219	164	110	56
Ort-Reichwaldau	49	238	178	119	60
Teschen	24	117	87	59	30
Trzynietz	17	83	63	41	21
Wendrin	13	64	47	32	16

2. Nach Lomnathal zum Secundär-Personenzuge 23:

Von	km	I.	II.	III.
		Classe		
		Kreuzer österr. Währung		
Bystritz	10	49	31	16
Darkau	36	175	111	56
Dombrau	43	209	132	67
Jablunkau	4	37	16	9
Karwin	39	189	120	61
Lonkau	31	150	95	48
Oderberg	55	267	169	85
Orlau	45	219	138	70
Ort-Reichwaldau	49	238	150	76
Teschen	24	117	74	37
Trzynietz	17	83	53	27
Wendrin	13	64	40	21

3. Zu den ab Jablunkau nach Lomnathal an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Separat-Personenzügen gelangen Tour- und Retourkarten mit folgenden ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe:

Von	Nach	II.	III.
und retour		Classe	
		Kreuzer öst. Whrg.	
Teschen	Lomna	90	46
Trzynietz	Lomna	62	32
Jablunkau	Lomna	22	12

Diese ermässigten Fahrkarten haben ab Jablunkau auch zur Rückfahrt an demselben Tage mit Personenzug Nr. 8 Giltigkeit.

Budapest, am 10. April 1894. [296]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages I zum Tarif, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. des Hauptbahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Mai 1894 tritt zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Tarifeinheitssätze für Pferde, Fohlen und Maulthiere, ferner für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut.

II. Aenderungen der Bestimmungen über die Ab- und Auflegegebühr.

III. Aufnahme von Bestimmungen über die Gebühren für Benachrichtigungen in einzelnen Halte- und Ladestellen, bezw. Stationen.

IV. Aenderung des Tarifes für die Beförderung von Gütern nach dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vice versa.

V. Aufnahme von Bestimmungen über die Gebührenberechnung für den Güterverkehr transito Wien.

VI. Aenderung der Bestimmungen über die Gebührenberechnung für den Güterverkehr transito Jedlesee.

VII. Ergänzung und theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Berechnung der Gebühren für den Transport von Gütern aller Art von und nach einzelnen Lade-, bezw. Halte- und Ladestellen.

VIII. Ergänzung und theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Beschränkungen für den Verkehr von und nach einzelnen Halte-, bezw. Halte- und Lade-, bezw. Ladestellen und Stationen.

IX. Aufnahme besonderer Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX in einzelnen Relationen.

X. Ergänzung und Berichtigung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 5 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 13. April 1894. [297]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Herausgabe des 3. Nachtrages zu Tarifheft 3 und des 1. Nachtrages, sowie des I. Anhanges zu Tarifheft 4.

Am 1. Mai 1894 treten zum Gütertarif für oben bezeichneten Verband und zwar

zum Heft 3 desselben der 3. Nachtrag,
zum Heft 4 desselben der 1. Nachtrag und der 1. Anhang

in Kraft.

Der Nachtrag 3 zu Tarifheft 3 enthält ausser einer bereits früher durchgeführten Massnahme die Aufnahme der Station O-Budafilatorigat der ungarischen Staatsbahnen in den Tarif und die Aenderung eines Stationsnamens. Ferner werden durch diesen Nachtrag vom 1. Juli 1894 ab sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Detrekö-Csütörtök, Egbell, Holics, Kutti, Malaczka, Morva-Szt.-János, Nagy-Lévárd, Szakolcza und Zohor der königlich Ungarischen Staatsbahnen aufgehoben und ausserdem vom 1. Juni 1894 ab die unrichtig bezifferten Sätze der Ausnahmetarife c (Kleie) und d (Reisabfall, Oelkuchen und Oelkuchenmehl (zwischen Budapest, Budapest-Kelenföld und Köbánya (Steinbruch) einerseits und Tréptis andererseits behufs Richtigstellung um zehn Pfennig für 100 kg erhöht.

Der Nachtrag 1 zu Tarifheft 4 enthält eine Aenderung der besonderen Bestimmungen, eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes 4 (getrocknete Plaumen pp. aus Bosnien und Serbien), eine Ergänzung des Ausnahmetarifes 6 (getrocknetes Obst), eine Aenderung des Ausnahmetarifes 10 (Eisen und Stahl pp. im Verkehre mit Osnabrück) und eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Durch die Aenderung des Ausnahmetarifes 10 wird für die Station Bosna-Brod, Brassó, Csaba, Gyulafehervár, Kolozsvár, Mitrovicz und Nagy-Szeben der königlich ungarischen Staatsbahnen die directe Abfertigung zu den Sätzen dieses Ausnahmetarifes aufgehoben. Ausserdem werden hierdurch die Sätze des Ausnahmetarifes 10a für einige andere ungarische Stationen erhöht. Die Aufhebung und Erhöhung der Sätze des Ausnahmetarifes 10 kommen gleichfalls erst vom 1. Juli 1894 ab zur Durchführung.

Der I. Anhang zum Tarifheft 4 enthält die im Localverkehre der Ungarischen Staatsbahnen für gewisse, in die directen Verbands-Verkehre nicht aufgenommene Stationen bestehenden Ergänzungs-Frachtsätze.

Dieselben werden jedoch nur nachträglich bekannt gegeben.

Die Nachträge und der Anhang sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, den 12. April 1894. [298]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) (Einführung eines Ausnahmetarifes für Düngemittel.) Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für die Beförderung nachgenannter Düngemittel: „Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkaschs (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub“ bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger bezw. in den Stationstarifen obenbezeichneten Tarifes angegebenen Tarifentfernungen zu den (mit den Frachtsätzen des sogenannten Rohstofftarifes der kgl. Preussischen Staatsbahnen übereinstimmenden) Frachtsätzen des für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen ausgegebenen Düngemitteltarifes a vom 1. März 1894. Der Vicinalbahnzuschlag ist hiebei ausser Berechnung zu lassen, der Localbahnzuschlag dagegen einzurechnen, soweit derselbe nicht für einzelne im Tarife bezeichnete Localbahn-Stationen allgemein aufgehoben ist. Der Ausnahmetarif gilt vorerst nur für den Verkehr in jenen Stationsverbindungen, für welche in den Leitungs-Vorschriften Verkehrsleitung über Aschaffenburg vorgesehen ist. Erfolgt die Verkehrsleitung im Wechsel mit anderen Leitungswegen nur in einzelnen Monaten über Aschaffenburg, so gilt der Ausnahmetarif ebenfalls, jedoch hat die Verkehrsleitung in diesem Falle unter Ausschluss der anderen Routen im ganzen Jahre über Aschaffenburg stattzufinden. Im Verkehre jener Stationsverbindungen, für welche keine Verkehrsleitung über Aschaffenburg besteht, findet der Ausnahmetarif zunächst keine Anwendung. Ueber die Verkehrsleitung geben die Abfertigungsstellen Aufschluss.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
802	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C	Hohenstadt (St.E.G.)	Velim	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	38·4 kr.	35·6 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		
			Holz der Specialtarifes 2						42·7 kr.	35·6 kr.	7·1 kr.			
803	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Kohle	Segen-Gottee	Zagrab (S.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle, bezw. der im Localtarife der Südbahn für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Besteht kein directer Satz	96·0 kr.		Im Kartirungswege		
804	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Halbstadt	Nachod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1888, sammt Nachträgen	11·6 kr.	9·6 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
805	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lititz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Kladrnb Elbeteinitz Plaňan Auwal Běchovic	Bei Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief u. Wagen, unter Anfrechthaltung der sonstigen für Güter der Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	kr. 16·7 19·1 19·7 23·5 25·7		Im Kartirungswege		
		K. k. österr. Staatsbahnen			Grulich					10·4				
806	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kollgerste (gerollte Gerste), geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Brüsau-Brünnlitz	Niemes Prag (Oe.N.W.B.) Lieben (Oe.N.W.B.) Gablonz a/N.	Frachtzahlung mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Heller 133 117 115 113·6		Im Kartirungswege		Sonstige Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Gaya	Prag (Oe.N.W.B.) Lieben (Oe.N.W.B.)					165 164				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
807	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, böhm. Commercial-Bahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, böhm. Nordbahn, böhm. Westbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Mährisch-schlesischen Centralbahn, Kaschau-Oderberger Bahn	Viehsalz, in Säcken verpackt (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet)	Rücksichtlich der Strecken der nebenstehenden Eisenbahn-Verwaltungen, exclusive der in Ungarn liegenden Strecken der Südbahn-Gesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens: a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen				Im Kartirungswege		
808	**Südbahn-Gesellschaft**		Coaks (Kokes)	T r i e s t S. B.	Cormons transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Udine bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gebracht werden. Das Anladen auf die Eisenbahnwagen in Triest hat die Partei zu besorgen. Erfolgt die Verladung durch die Bahnanstalt, so wird hiefür eine Gebühr von Frcs. 0·50 pro Tonne, bezw. von Frcs. 5·00 pro Wagen berechnet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	4·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	3·00 Francs pro Tonne = 1000 kg	1·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	Im Kartirungswege		
809	**Südbahn-Gesellschaft**		Lebensmittel (auch todtes Geflügel und Getränke, sowie Retourembullagen in kleineren Quantitäten	Während der Badesaison 1894 in Brennerbad wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab den Stationen Bozen-Gries, Brixen, Sterzing, Gries, Brenner, Innsbruck, Marburg und Wildon nach der Haltestelle Brennerbad, resp. die Rückbeförderung der von diesen Sendungen herstammenden leeren Emballagen mit Personenzügen zu den Taxen für **Frachtgut** gestattet.											
810	**Böhmischen Nordbahn**		Rohzucker	Cakovic	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	Bakov	kr. 30·7	kr. 30	kr. 0·7	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1895	
								Jungbunzlau	26·9	24	2·9			
								Münchengrätz	33·4	30	3·4			
								Svijan-Podol	36·4	30*)	6·4			

*) Unter Aufhebung der im Vrdgs.-Bl. Nr. 14 vom 6. Februar l. J., sub Pos. 333, veröffentlichten Begünstigung

Fortlaufende Nr.	811	812	813
Die Publication erfolgt			
von der			
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisenconstructionen	Eisen und Eisenwaaren bis zu einer Wagenlänge, der Positionen E 6 und 7 der Waarenclassification des Tarif-Theiles I der österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen	Güter aller Art
für die Transportstrecke von	Olmütz transito (für Sendungen von Stefanau)	Passau transit	Triest-S. Andrea / Triest-Stadt und Triest-Freihafen
für die Transportstrecke nach	Lundenburg	Wien (K.E.B.)	Pola und vice versa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung hiefür	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten zu mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen unter Einhaltung der bestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende August 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	38 kr.	64 Kreuzer	61 kr. / 65 kr. / Ausnahmetarif IV a 47 kr. / 50 kr. / Classe A
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	32 kr.	90 Markpfennig	35 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	6 kr.		26 kr. / 30 kr. / Ausnahmetarif IV a 12 kr. / 15 kr. / Classe A
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	bei Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf das baudührende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber und Empfängor lautende Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den uebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	In der Richtung von Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende hahnämtliche Aufnahmsbescheinigungen (Frachtbrief-Duplicate) und in der Richtung nach Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1895 vorzulegen sind.	
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen aus Süddeutschland (incl. Bayern), Elsass-Lothringen, Luxemburg, Frankreich, England oder der Schweiz stammen bezw. dahin bestimmt sein	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 19. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 10. April 1894, Z. 9421 ex 1893, an sämmtliche Privat-Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Ausrüstung der Bahnschranken an Niveauübersetzungen mit automatischen Läutewerken und die Herabsetzung des Maasses der Minimaldistanz zwischen Schranken und Schienenstrang.*)

Mit dem h. o. Erlasse vom 12. April 1866, Z. 10.106 ex 1865, ist bekanntlich die allgemeine Anordnung getroffen worden, dass bei Strassen- und Wegkreuzungen mit Eisenbahnen die Entfernung der Zugschranken vom nächsten Schienenstrange mindestens 4 Klafter (= 7·6 m) zu betragen hat.

Die bei der Handhabung dieser Normalvorschrift gemachten Erfahrungen, sowie specielle im Gegenstande eingeleitete Erhebungen haben jedoch gezeigt, dass hiedurch der angestrebte Zweck: einem zwischen den Schlagbäumen eingeschlossenen Fuhrwerke den nöthigen Raum zur Vermeidung einer Collision mit dem Bahnzuge zu gewähren, nicht in genügendem Maasse erreicht wird, indem — abgesehen von der Gefahr des Scheuwerdens der Zugthiere — schon die Länge der kleinsten landesüblichen Fuhrwerke sammt Bespannung 4·5 m, jene der grösseren aber 9 bis 14 m beträgt. Nachdem andererseits eine Vergrösserung der Raumdistanz der Bahnschranken bis auf das Maass der grösserenorts üblichen Gespanne, wobei aber eben nur diese Berücksichtigung fänden, durch weiteres Hinausrücken der bestehenden Schranken sehr häufig infolge der Terraingestaltung örtlichen Hindernissen begegnen würde und jedenfalls mit namhaften Auslagen verbunden wäre, so erscheint es im öffentlichen Interesse geboten, zur Verhütung der bei Wegkreuzungen drohenden Betriebsgefahr anderweitig Vorsorge zu treffen.

Zu diesem Behufe empfiehlt es sich, nach und nach sämmtliche bestehenden, wie auch die künftighin zu errichtenden Zugschranken, welche nicht in unmittelbarer Nähe des Wächterstandortes sich befinden, und demnach nicht entsprechend überwacht werden können, in gleicher Weise, wie dies Seitens der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen bezüglich der unter ihrer Verwaltung stehenden Eisenbahnlinien mit Verfügung vom 22. Juni 1890, Z. 6131, eingeleitet worden ist, mit automatischen Läutewerken auszustatten, auf welche sodann die Bestimmungen der Verordnung vom 30. August 1890, R.-G.-Bl. Nr. 169, und des h. o. Circular-Erlasses vom 30. August 1890, Z. 36.897 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. August 1890 Nr. 101) Anwendung zu finden haben werden.

Die Einrichtung der Läutewerke muss derart getroffen werden um, durch die Dauer des Vorläutens, selbst einem Fuhrwerke der längsten Gattung, ausreichende Zeit zu geben, den Raum zwischen den Schlagbäumen, noch bevor dieselben sich schliessen, bei normaler Fahrbewegung zu verlassen.

In Anbetracht des Umstandes, dass die Ausrüstung der bereits bestehenden Schranken mit automatischen Läutewerken einen bedeutenden Kostenaufwand bedingt, erscheint die allmälige Durchführung dieser Ausrüstung, und damit die Vertheilung der Kosten auf einen längeren Zeitraum, nach Massgabe der h. o. zu treffenden Entscheidung, aus finanziellen Rücksichten angezeigt.

*) Anmerkung: Eine Abschrift dieses Erlasses wurde der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und sämmtlichen politischen Landesbehörden übermittelt.

Die geehrte Verwaltung wird demnach eingeladen, mit thunlichster Beschleunigung, längstens aber bis Ende Juni d. J., ein Programm über die Termine für die Anbringung der automatischen Läutewerke, unter Angabe der Entfernung der Schlagbäume von einander und der für jede Rampe in Aussicht genommenen Läutedauer, ferner den Typenplan der auf den wohldortigen Linien zu verwendenden Läutewerke, nebst Kostenvoranschlag und technischem Berichte, im Wege der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Vorlage zu bringen.

Bei Aufstellung des Programms wolle die geehrte Verwaltung sich gegenwärtig halten, dass im Hinblicke auf die Anforderungen der Verkehrssicherheit in erster Linie und ohne Aufschub automatische Läutewerke anzubringen sein werden:

a) bei Rampen, welche in Bahnstrecken mit Schnellzugsverkehr oder überhaupt dichtem Zugsverkehr liegen,

b) bei Rampen, über welche mindestens zu gewissen Tageszeiten ein dichter Strassenverkehr stattfindet, soferne nicht deren Ersatz durch permanent zu überwachende Drehschranken in Aussicht zu nehmen wäre.

Die Minimal-Entfernung der Schlagbäume von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges wird in Anbetracht dessen, dass nach und nach sämmtliche Schranken mit automatischen Läutewerken zu versehen sind, rücksichtlich der Schrankenanlagen, welche neu errichtet werden oder bei denen eine Umänderung oder Reconstruction eintritt, auf 3 m festgesetzt. Demgemäss wird die Eingangs erwähnte Bestimmung des Handelsministerial-Erlasses vom 12. April 1866, Z. 100.106 ex 1865, ausser Kraft gesetzt.

Bei diesem Anlasse wird noch rücksichtlich der Herstellung der Rampenauffahrten bemerkt, dass das Handelsministerium bereit ist, in Ansehung der Bestimmung des § 13, Abs. 9, der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, wonach bei allen befahrenen Niveauübergängen auf beiden Seiten der Bahn die Strasse oder der Weg ausserhalb der geschlossenen Schranken zum Rasten der Zugthiere womöglich auf eine Länge von mindestens 10 m horizontal oder schwach geneigt anzulegen ist, von Fall zu Fall eine Erleichterung in dem Sinne zu gewähren, dass dort, wo die Durchführung dieser Anordnung nachgewiesenermassen auf örtliche Schwierigkeiten stösst, oder mit unverhältnissmässig grossen Kosten verbunden sein würde, es als statthaft erkannt wird, an die Stelle der Niveauausgleichung die Ausführung einer oder mehrerer Rasten (d. i. möglichst senkrecht zur Strassenachse angelegter Mulden) treten zu lassen, welche den Zugthieren der vor dem geschlossenen Schranken angehaltenen Fuhrwerke ein längeres Stehenbleiben ohne Kraftanstrengung ermöglichen.

Die massgebenden Umstände sind schon bei der Projectsvorlage entsprechend zu beleuchten.

Wien, am 10. April 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,*) betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen.

Einleitung. Allgemeine Bemerkungen.

Das hohe Abgeordnetenhaus des Reichsrathes hat in seiner Sitzung am 9. März 1893 bei der Beschlussfassung über das Finanzgesetz für das Jahr 1893 die nachstehenden Resolutionen beschlossen:

„Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert:

1. Eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen;

2. behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiters über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung endlich zu entscheiden, sowie Vorarbeiten für seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch fachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern;

3. die systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste laufenden Jahres Mittheilung zu machen."

Ferner wurde vom hohen Abgeordnetenhause anlässlich der Berathung und Beschlussfassung über den Gesetzentwurf, betreffend die Sicherstellung der ostgalizischen Localbahnen in der Sitzung vom 22. März v. J. die folgende Resolution beschlossen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert:

1. Den Ausbau des Localbahnnetzes im Königreiche Böhmen in ausgiebigerer Weise als bisher durch Gewährung von Reinertragsgarantien, beziehungsweise durch Abnahme von Stammactien zum Paricourse zu fördern und sich diesbezüglich schleunigst mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen ins Einvernehmen zu setzen;

2. in der nächsten Session entsprechende Gesetzentwürfe betreffs kräftiger Unterstützung des Localbahnbaues in Böhmen, Mähren und Schlesien im hohen Hause einzubringen."

Diese beiden Resolutionen stehen im vollen Einklange mit den bei den einschlägigen Berathungen im Plenum sowie im Eisenbahn- und im Budgetausschusse des hohen Abgeordnetenhauses wiederholt kundgegebenen Intentionen der Regierung.

Die Regierung war demnach angelegentlich bemüht, einerseits unter Berücksichtigung der auf schriftlichem Wege eingeholten Gutachten der mit dem Localbahnwesen vertrauten autonomen Körperschaften, Privatunternehmungen und Experten eine Gesetzesvorlage im Sinne der in der erstangeführten Resolution, Zahl 1, angestrebten Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen vorzubereiten, welche ehethunlichst im hohen Hause zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht werden wird, anderseits die Verhandlungen bezüglich der einzelnen, spruchreifen Localbahnprojecte, welche eine finanzielle Unterstützung durch den Staat erheischen, soweit zu fördern, um unaufgehalten die gesetzliche Sicherstellung des Baues dieser Localbahnen herbeiführen zu können. In diesem Sinne ist bereits in dem letzten Sessionsabschnitte des hohen Reichsrathes zufolge der inzwischen kundgemachten Gesetze vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, dann vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1894, und vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894 die gesetzliche Sicherstellung der normalspurigen Localbahnen Lindewiese — Barzdorf, Niklasdorf — Zuckmantel und Trient—Reichsgrenze (Valsuganabahn), sowie

*) Ueberreicht in der 268. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. April 1894.

der schmalspurigen Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs—Gaming (Ybbsthalbahn) in der Gesammtlänge von 170 Kilometer mit einem veranschlagten Kostenaufwande von zusammen 11,520.000 fl. erfolgt.

Nunmehr ist die Regierung unter Bezugnahme auf den demnächst zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringenden, die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg—Czernowitz—Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn betreffenden Gesetzentwurf, mit welchem zugleich die gesetzliche Ermächtigung zur Sicherstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina erbeten wird, in der Lage, mit der gegenwärtigen Regierungsvorlage die gesetzliche Sicherstellung weiterer 15 zum grössten Theile als Localbahnen auszuführenden Eisenbahnen in der Gesammtlänge von 531, respective 544 Kilometer mit einem Gesammtkostenaufwande von 31,316.000 fl., respective 31,896.000 fl. auf Grund einer entsprechenden finanziellen Unterstützung durch den Staat vorzuschlagen. Hiebei ist hervorzuheben, dass in diesem Gesetzentwurfe manche andere Localbahnprojecte, welche an und für sich gleichfalls einer finanziellen Unterstützung durch den Staat würdig und bedürftig erscheinen, theils aus finanziellen Erwägungen, theils aus Rücksichten der Opportunität behufs Hintanhaltung einer überstürzten und forcirten Bauthätigkeit, theils endlich aus dem Grunde nicht aufgenommen worden sind, weil die betreffenden Projecte noch nicht in allen Beziehungen spruchreif erscheinen, oder weil deren Sicherstellung für andere besondere Anlässe in Aussicht genommen wird. Ausserdem sind in letzter Zeit noch mehrere Localbahnen, welche hier nicht genannt sind, ohne Unterstützung des Staates zur Ausführung gelangt.

Die Auswahl der den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes bildenden Eisenbahnen, deren nähere Darstellung in Folgendem gegeben wird, beruht, abgesehen von den beiden Localbahnen Budwitz — Jamnitz und Schwarzenau—Zwettl, welche im Wege der früher üblichen Garantiezusicherung des Staates bezüglich der auszugebenden Prioritätsobligationen sichergestellt werden sollen, auf den zwischen der Regierung und den Landesausschüssen des Königreiches Böhmen und des Herzogthumes Steiermark getroffenen Vereinbarungen behufs der Durchführung der in diesen beiden Ländern bestehenden Localbahngesetze, und zwar des böhmischen Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1893, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung und des steiermärkischen Landesgesetzes vom 11. Februar 1890, L.-G.-Bl. Nr. 22, betreffend die Förderung des Localeisenbahnwesens.

Localbahnaction in Böhmen.

Die zwischen der Regierung und dem Landesausschusse vereinbarte Localbahnaction in Böhmen umfasst die in der folgenden Tabelle angeführten 14 Bahnlinien, von welchen die sub Post 4 und 10 bezeichneten Localbahnen Zwittau—Polička und Brüsau-Brünnlitz—Polička als Alternativprojecte zu behandeln sind, von denen nur eines oder das andere zur Ausführung gelangen soll.

Post-Nummer	Bezeichnung der Bahnen	Länge in Kilometer	Effectives Anlage-capital	Nominal-Anlage-capital	Beitragsleistungen			Zu garantiren			
					des Staates	des Landes	der Interessenten	vom Staate		vom Lande	
								Capital	Annuität	Capital	Annuität
			in Gulden österreichischer Währung								
1	Karlsbad — Neurohlau — Neudek — Johann-Georgenstadt	37	3,673.400	3,730.000	. . . .	250.000	650.000	2,830.000	119.318	. . . .	. . . .
2	Beneschau—Wlašim	22	1,230.000	1,230.000	. . . .	115.000	215.000	900.000	37.946	. . . .	. . . .
3	Neuhaus—Neubystritz (schmalspurig)	31	1,183.000	1,203.000	. . . .	135.000	68.000	1,000.000	42.162	. . . .	. . . .
4	Zwittau—Polička	21	915.000	930.000	. . . .	100.000	*)130.000	700.000	29.514	. . . .	. . . .
5	Čerčan—Modřan mit Abzweigung nach Dobříš	71	4,026.000	4,026.000	335.000	. . . .	872.800	. . . .	. . . .	2,818.200	118.821
6	Rakonitz—Mlatz	41	1,837.000	1.837.000	194.000	. . . .	357.100	. . . .	. . . .	1,285.900	54.216
7	Rakonitz—Pladen	27	1,290.000	1,290.000	87.000	. . . .	300.000	. . . .	. . . .	903.000	38.072
8	Pladen—Protiwitz (Luditz)—Buchau	36	1,476.000	1,476.000	43.900	. . . .	399.800	. . . .	. . . .	1,033.200	43.562
9	Protiwitz (Luditz) — Petschau	40	1,956.000	1,956.000	84.000	. . . .	502.800	. . . .	. . . .	1,369.200	57.728
10	Brüsau-Brünnlitz—Polička (eventuell schmalspurig)	34	1,510.000	1,510.000	158.000	. . . .	295.000	. . . .	. . . .	1,057.000	44.565
11	Schlackenwerth—Joachimsthal	9	407.000	407.000	. . . .	. . . .	205.000	. . . .	. . . .	202.000	8.517
12	Postelberg—Laun	11	790.000	790.000	. . . .	. . . .	237.000	. . . .	. . . .	553.000	23.316
13	Nakři—Netolitz	14	490.000	490.000	. . . .	. . . .	162.600	. . . .	. . . .	327.400	13.804
14	Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein	9	453.000	453.000	. . . .	20.000	433.000	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	Summe mit Ausschluss Post 10	369	19,726.400	19,818.000	743.000	620.000	4,533.100	5,430.000	228.940	8,491.900	358.036
	Summe mit Ausschluss Post 4	382	20,321.400	20,398.000	901.000	520.000	4,698.100	4,730.000	199.426	9,548.900	402.601

*) Einschliesslich eines Beitrages von 18.000 fl. des Landes Mähren.

Wie aus der vorstehenden Tabelle hervorgeht, handelt es sich um die Sicherstellung von 13 Eisenbahnen in der Gesammtlänge von rund 369, beziehungsweise wenn statt der Linie Zwittau—Polička die Alternativlinie Brüsau—Polička ausgeführt werden sollte, von rund 382 Kilometer mit einem Gesammtkostenaufwande von 19,726.400 fl., beziehungsweise 20,321.400 fl., und zwar sollen die Linien Karlsbad—Johanngeorgenstadt, Beneschau—Wlašim, Neuhaus—Neubystritz und eventuell Zwittau—Polička unter entsprechender Beitragsleistung des Landes und der Interessenten auf Grund einer staatlichen Reinertragsgarantie behufs Verzinsung und Tilgung des Vorzugscapitals und die übrigen Linien mit Ausnahme der Zweigbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübel, für welche vom Lande ein in zehn Jahresraten rückzahlbares Darlehen von 20.000 fl. gewährt wird, durch Garantie des Königreiches Böhmen bezüglich des bevorrechteten Theiles des Anlagecapitales im Sinne des böhmischen Localbahngesetzes sichergestellt werden. Hiebei ist für die Eisenbahnen Čerčan—Modřan mit Abzweigung nach Dobříš, Rakonitz — Mlatz, Rakonitz — Pladen, Pladen — Protiwitz (Luditz)—Buchau, Protiwitz (Luditz)—Petschau und eventuell Brüsau—Polička die Ergänzung der an und für sich namhaften Interessentenbeiträge auf die vom Landesausschusse angeforderte Quote von 30 Procent des Anlagecapitales durch Beitragsleistungen des Staates gegen Refundirung in Stammactien der betreffenden Localbahngesellschaften vorgesehen.

Zugleich ist in Aussicht genommen, dass das auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie aufzubringende bevorrechtete Capital für die erstangeführten vier Eisenbahnen, wie dies in analoger Weise auch bezüglich der vom Königreiche Böhmen zu garantirenden Capitalsbeträge und der Landessubventionen beabsichtigt wird, durch von der Landesbank des Königreiches Böhmen den betreffenden Bahngesellschaften zum Zuzählungscourse von 98 Procent zu gewährende Darlehen beschafft werde, welche in gleichmässigen Annuitäten von 4·2162 Procent und gegen Zahlung eines jährlichen Regiebeitrages von $^1/_8$ Procent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Capitalsbetrages mit 4 Procent in vorhinein verzinst und innerhalb 76 Jahren getilgt werden sollen.

Desgleichen sollen auch die vom Staate zu leistenden Subventionsbeträge für die in der Tabelle Postnummer 5 bis inclusive 9, eventuell auch 10 angeführten Bahnen durch vom Staate bei der obgenannten Landesbank aufzunehmende Darlehen zum Zählungscurse von 98 bis 99 Procent bedeckt werden, welche Darlehensbeträge unter Annahme einer gleichfalls vierprocentigen anticipativen Verzinsung und Bezahlung des vorangeführten Regiezuschlages von $^1/_8$ Procent mittels gleicher Annuitäten von 4·640548 Procent innerhalb 50 Jahren zurückzuzahlen wären.

Die Vortheile dieser Transactionen mit der böhmischen Landesbank, durch welche sonst kaum erreichbare günstige Begebungscourse gesichert, die Schwierigkeiten, welchen die Begebung von Eisenbahntitres in relativ geringen Nominalbeträgen in der Regel begegnet, vermieden, beziehungsweise die Staatsbudgets von der sonst erforderlichen Einstellung der bezüglichen Capitalsbeträge entlastet werden, bedürfen wohl keiner näheren Begründung.

Wie aus der vorstehenden Tabelle hervorgeht, betheiligt sich der Staat bezüglich der in Böhmen herzustellenden Bahnen an der Beschaffung des Nominalanlagecapitales derselben per 19,818.000 fl., resp. 20,398.000 fl. durch Beiträge von 743.000 fl., eventuell 901.000 fl. und durch die Garantie für ein Vorzugscapital von 5,430.000 fl., eventuell 4,730.000 fl., das Königreich Böhmen durch Landessubventionen von zusammen 620.000 fl., eventuell 520.000 fl. und durch die Garantie für ein Vorzugscapital von 8,491.900 fl., respective 9,548.900 fl., während die Interessenten Beiträge von zusammen 4,533.100 fl., eventuell 4,698.100 fl. gegen Refundirung in Stammactien zugesichert haben.

Von der gesammten Capitalsbeschaffung für die Eisenbahnen in Böhmen entfallen sonach rund 31·1, respective 27·6 Procent auf den Staat, 46, respective 49·4 Procent auf das Königreich Böhmen und 22·9, respective 23 Procent auf die Interessenten.

Steiermärkische Landesbahnen.

In analoger Weise, wie dies nunmehr zwischen der Regierung und dem böhmischen Landesausschusse vereinbart worden ist, war auch bereits bei Erlassung des steiermärkischen Landesgesetzes vom 11. Februar 1890 die Intention massgebend, dass die in Steiermark auszuführenden Bahnen auf Grund einer rationellen und ökonomischen Organisation des Localbahnwesens beim steiermärkischen Landesausschusse und Landeseisenbahnamte unter entsprechender Beitragsleistung der Interessenten und, soweit nothwendig, unter finanzieller Mitwirkung des Staates sichergestellt werden sollen.

In diesem Sinne wurden auch vom Herzogthume Steiermark zunächst die normalspurige Localbahn Cilli—Wöllan, sowie die schmalspurigen Localbahnlinien Wieselsdorf — Stainz, Kapfenberg — Seebach und Pöltschach—Gonobitz in der Gesammtlänge von 89 Kilometer mit einem Kostenaufwande von zusammen 4,050.000 fl. unter entsprechender Betheiligung der Interessenten mit Capitalsbeiträgen von zusammen 56.000 fl. und Ertragsgarantien im Jahresbetrage von zusammen 138.400 fl. ohne finanzielle Mitwirkung des Staates hergestellt und der Bau der 75 Kilometer langen, zum Theile in Salzburg gelegenen schmalspurigen Murthalbahn mit einem Kostenerfordernisse von 2,340.000 fl., wovon gegen Refundirung in Stammactien 400.000 fl. vom Staate, 80.000 fl. vom Lande Salzburg und 460.000 fl. von den Interessenten aufgebracht wurden, in Angriff genommen.

Nunmehr handelt es sich im Sinne des zwischen der Regierung und dem steiermärkischen Landesausschusse vereinbarten Programmes um die Sicherstellung von vier Bahnlinien, für welche theils wegen ihrer gesammtstaatlichen Bedeutung, theils wegen der verhältnissmässig hohen Kosten und der voraussichtlich unzureichenden Rentabilität eine finanzielle Unterstützung durch den Staat in grösserem Umfange in Anspruch genommen werden muss.

Es sind dies die als normalspurige Hauptbahnen zweiten Ranges auszuführenden Eisenbahnen Zeltweg—Wolfsberg (51 Kilometer, wovon 28 Kilometer in Kärnten) und Unter-Drauburg—Wöllan (37 Kilometer), dann die als Abschluss der durch die vorerwähnten Bahnstrecken herzustellenden Transitlinie nach Croatien anzusehende, zugleich beachtenswerthen localen Interessen dienende 30 Kilometer lange Fortsetzungsstrecke von St. Georgen (Grobelno) über Rohitsch-Sauerbrunn zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina, endlich die schmalspurige Localbahn Neuberg—Mariazell (43 Kilometer).

Die finanzielle Unterstützung der erstangeführten drei Eisenbahnlinien durch den Staat ist hiebei in der Form einer staatlichen Garantiezusicherung behufs Sicher-

stellung der Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Vorzugstitres, jedoch mit Beschränkung der vom Staate zu leistenden jährlichen Zuschüsse auf diejenigen Annuitäten in Aussicht genommen, welche zur Verzinsung und Tilgung der vereinbarten Capitalsquoten erforderlich sind.

Diese Form der Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für die betreffenden Bahnen kommt in ihrem finanziellen Effecte für den Staat der in anderen Fällen gewährten Beitragsleistung gegen Uebernahme von Prioritätsactien lit. B, das heisst mit dem Vorrange vor den Stammactien gleich, bietet aber zugleich die Vortheile der Entlastung des Staatsbudgets von den betreffenden Capitalsbeträgen, sowie jene der Finanzirung der Bahnunternehmungen durch das Land (höherer Emissionscours, leichtere Begebung).

Bezüglich der Bahnlinien Unter-Drauburg—Wöllan und St. Georgen—Grenze ist überdies alternativ die staatliche Beitragsleistung mit den den obigen Annuitäten entsprechenden Capitalsbeiträgen gegen Refundirung in Stammactien vorgesehen, welcher Vorgang insbesondere in dem Falle für den Staatsschatz vortheilhaft erscheinen würde, wenn die hiezu erforderlichen Capitalsbeträge ohne Störung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte flüssig gemacht werden könnten.

Für die Finanzirung der Localbahn Neuberg—Mariazell ist die Bauausführung und die Beschaffung jenes Capitalserfordernisses, welches nicht durch die à fonds perdu zu widmenden Beitragsleistungen der Interessenten und des Landes Steiermark bedeckt wird, durch eben dieses Land mit der Massgabe vorgesehen, dass die demselben hieraus erwachsenden Capitalslasten nach Vollendung der Bahn im Wege der concessionsmässigen Einlösung der letzteren durch den Staat zur Selbstzahlung übernommen werden, wodurch die bei den bisher ausgeführten Landesbahnen erzielten Vortheile einer rationellen und möglichst ökonomischen Bauausführung und Geldbeschaffung mit den Anforderungen der Entlastung des Staatsbudgets von dem bezüglichen Capitalsbetrage und der Vermeidung einer selbstständigen Creditoperation des Staates in Einklang gebracht werden.

Ein anschauliches Gesammtbild der zwischen der Regierung und dem steiermärkischen Landesausschusse vereinbarten Localbahnaction bietet die nachstehende tabellarische Zusammenstellung:

Postnummer	Bezeichnung der Bahnen	Länge in Kilometer	Anlage-Capital	Beitragsleistungen			Garantirt, resp. zu garantiren				Beitrag, resp. finanzielles Risico des Herzogthums Steiermark (rund)		Anmerkung
				des Staates	der Länder Salzburg und Kärnten	der Interessenten	von den Interessenten		vom Staate				
							Capital	Annuität	Capital	Annuität	Capital	Annuität	
			in Gulden österreichischer Währung										
1	Cilli—Wöllan	40	2,700.000	. . . .	. . . .	23.000	2,700.000	115.000	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	Durch 90 Jahre
2	Pöltschach—Gonobitz (schmalspurig)	15	350.000	. . . .	. . . .	. . . .	150.000	6.200	. . . .	. . . .	200.000	8.242	
3	Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig)	11	290.000	. . . .	. . . .	23.000	125.000	5.200	. . . .	. . . .	120.000	4.945	
4	Kapfenberg — Seebach (schmalspurig)	23	710.000	. . . .	. . . .	10.000	300.000	12.000	. . . .	. . . .	400.000	16.483	
5	Murthalbahn (schmalspurig)	75	2,340.000	400.000	80.000	460.000	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1,400.000	57.691	
6	Zeltweg — Wolfsberg	51	4,000.000	. . . .	150.000	250.000	. . . .	. . . .	2,100.000	89.086	1,500.000	63.633	Bis zum Ablaufe des 75. Concessionsjahres
7	Unter-Drauburg—Wöllan	37	3,000.000	. . . .	. . . .	200.000	. . . .	. . . .	1,200.000	50.906	1,600.000	67.875	
8	St. Georgen-(Grobelno)—Landesgrenze	30	1,520.000	. . . .	. . . .	200.000	. . . .	. . . .	300.000	12.727	1,020.000	43.270	
9	Neuberg—Mariazell (schmalspurig)	43	3,000.000	. . . .	. . . .	200.000	. . . .	. . . .	2,600.000	110.297	200.000	8.485	
	Summe 1 bis 9	325	17,910.000	400.000	230.000	1,366.000	3,275.000	138.400	6,200.000	263.016	6,440.000	270.624	

Hienach umfasst das vereinbarte Programm die Sicherstellung von neun, mit Ausnahme zweier Theilstrecken in Salzburg und in Kärnten durchwegs in Steiermark gelegenen Eisenbahnen (darunter fünf schmalspurige) in der Länge von zusammen 325 km, mit einem Gesammt-Anlagecapitale von 17,910.000 fl., wovon 6,600.000 fl. oder 36·8 pCt. durch den Staat, 6,440.000 fl. oder 35·9 pCt. durch das Herzogthum Steiermark, 230.000 fl. oder 1·3 pCt. durch die Länder Salzburg und Kärnten und der Rest von 26 pCt. von den Interessenten durch Beitragsleistungen im Gesammtbetrage von 1,366.000 fl. (7·6 pCt.) und Ertragsgarantien von zusammen 138.400 fl. (entsprechend einem Capitalswerthe von 18·4 pCt. des Gesammterfordernisses) aufgebracht werden.

Finanzieller Effect für den Staatsschatz.

Einen Ueberblick über den gesammten finanziellen Effect der mit dem vorliegenden Gesetzentwurfe beantragten Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die in Artikel I bezeichneten Eisenbahnen gewährt die folgende Tabelle:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahn	Länge in Kilometern	Anlagecapital	Hievon entfällt auf den Staat: Capitalswerth	nominelle Jahreslast		voraussichtliche wirkliche Jahreslast
			in Gulden österreichischer Währung				
1	Carlsbad—Neurohlau—Neudek—Johann-Georgenstadt	37	3,730.000	2,830.000	119.318		50.000
2	Beneschau-Wlašim	22	1,230.000	900.000	37.946	*)	. . . . .
3	Neuhaus—Neubystritz (schmalspurig)	31	1,203.000	1,000.000	42.162		5.000
4	Zwittau—Polička	21	930.000	700.000	29.514		. . . . .
5	Čerčan—Modřan mit Abzweigung von Měchenitz nach Dobříš	71	4,026.000	335.000	15.546		15.546
6	Rakonitz—Mlatz	41	1,837.000	194.000	9.002		9.002
7	Rakonitz—Pladen	27	1,290.000	87.000	4.037		. . . . .
8	Pladen—Protiwitz (Luditz)—Buchau	36	1,476.000	43.000	1.995	**)	. . . . .
9	Protiwitz (Luditz)—Petschau	40	1,956.000	84.000	3.898		. . . . .
10	Brüsau - Brünnlitz — Polička (eventuell schmalspurig)	34	1,510.000	158.000	7.332		7.332
11	Zeltweg—Wolfsberg	51	4,000.000	2,100.000	89.086		. . . . .
12	Unter-Drauburg—Wöllan	37	3,000.000	1,200.000	50.906		9.000
13	St. Georgen (Grobelno)—Rohitsch—Landesgrenze	30	1,520.000	300.000	12.727	***)	4.000
14	Neuberg—Mariazell (schmalspurig)	43	3,000,000	2,600.000	110.297		1.000
15	Mährisch-Budwitz—Jamnitz	22	785.000	570.000	24.181		. . . . .
16	Schwarzenau—Zwettl	22	1,333.000	900.000	38.180		. . . . .
	Summe exclusive Post 10	531	31,316.000	13,843.000	588.795		93.548
	Summe exclusive Post 4	544	31,896.000	13,301.000	566.613		100.880

*) Durch 76 Jahre vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet.
**) Auf 50 Jahre.
***) Bis zum Ablaufe des 75. Concessionsjahres.

Hienach sollen durch die in Verhandlung stehende Gesetzesvorlage 15 Eisenbahnen in Böhmen, Steiermark, Kärnten, Mähren und Niederösterreich in der Gesammtausdehnung von 531, eventuell 544 km mit einem Kostenaufwande von 31,316.000 fl., bezw. 31,896.000 fl. in der Art sichergestellt werden, dass der Staat in den vorangeführten Formen der staatlichen Erträgnissgarantie und Subventionsleistung, bezw. der sofortigen Einlösung der fertiggestellten Bahnen die Aufbringung der Capitalsbeträge von 13,843.000 fl., resp. 13,301.000 fl. oder 44·2, resp. 41·7 pCt. des gesammten Bauaufwandes auf sich nimmt, bei welcher Aufstellung auf die verschiedene Rangordnung der dem Staate zur Last fallenden Capitalsbeträge keine Rücksicht genommen und die Subventionsbeträge den garantirten Capitalien gleichgestellt worden sind.

Die hieraus für den Staat resultirende nominelle Jahreslast beträgt 588.795 fl., resp. 566.613 fl., wird aber mit Rücksicht auf die zu erhoffenden Erträgnisse der Bahnen unbeschadet der in späterer Zukunft zu gewärtigenden Verkehrssteigerung voraussichtlich schon in den ersten Betriebsjahren nur eine reelle Belastung im Gesammt-Jahresbetrage von rund 93.500 fl., respective 101.000 fl. zur Folge haben, so dass das vom Staate bezüglich der in Frage stehenden Bahnen zu übernehmende finanzielle Opfer sich auf rund 6·9, resp. 7·3 pCt. des gesammten Capitalsaufwandes reducirt.

Werden in diese Zusammenstellung auch die von den Ländern Böhmen und Steiermark ohne finanzielle Beihilfe des Staates ausgeführten oder zur Ausführung bestimmten Localbahnen, sowie die mit einer Staatssubvention sichergestellte Murthalbahn einbezogen, so ergibt sich — die beiden Alternativen in abgerundeten Durchschnittsziffern zusammengefasst — ein **Gesammtcomplex** von Bahnlinien in der Ausdehnung von **750 Kilometern** mit einem **Anlagecapital** von **40,000.000 Gulden**, wovon **14,000.000 fl.** oder **35 Procent** mit einer voraussichtlichen **effectiven Jahreslast** von nur **120.000 fl.** auf den **Staat** entfallen.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses vom 12. April wurde der Gesetzentwurf, betreffend die staatliche Erwerbung der von der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest errichteten öffentlichen Lagerhäuser und Hangars im neuen Hafen von Triest, sowie der von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des „Oesterreichischen Lloyd“ am Molo III dieses Hafens errichteten Hangars in Berathung gezogen.

Berichterstatter Abg. Ritter von Stalitz empfahl die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes.

Auf eine Anfrage des Berichterstatters über die Absichten der Regierung in Bezug auf den Umfang der von der staatlichen Lagerhausverwaltung zu betreibenden Geschäfte erwiderte

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand in längerer Auseinandersetzung und wies insbesondere darauf hin, dass die in dieser Hinsicht in jüngster Zeit aus Triester Kreisen laut gewordenen Besorgnisse nicht begründet seien. Die Regie-

rnng beabsichtige lediglich den Betrieb der Lagerhänser nach jenen Grundsätzen einzurichten, welche überall als Voraussetznng für einen rationellen und ökonomischen Betrieb angesehen werden; von der Uebernahme einer eigentlichen bankgeschäftlichen Thätigkeit durch die Lagerhänser sei keine Rede, nnd ebenso sei die Belehnnng der eigenen Warrants schon im Hinblicke anf das Lagerhausgesetz völlig ausgeschlossen. Die Regierung müsse nnr den Werth daranf legen, dass die zur Einführung gelangenden namhaften Ermässigungen der Gebühren anch wirklich dem Handel im vollen Ausmasse zu Gute kommen, nnd es mnss ihr daher die Möglichkeit geboten sein, diese Absicht im Bedarfsfalle auch zur Durchführung bringen zu können.

Der Gesetzentwurf wurde hierauf unverändert zum Beschlusse erhoben.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Indnstriegeleiseanlage in Bodenbach: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für ein in km 0·1/2 der Rosawitzer Elbeschleppbahn abzweigendes Industriegeleise für die Firma Josef Umlauft & Comp. in Bodenbach für den 17. April anberaumt nnd wurde mit der Leitung der Commission die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen betraut. [G.-I.-Z. 5831.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag — Ebersbach: Stationserweiterung in Kuttenthal: Politische Begehnng.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Jungbnnzlau hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft für die Erweiternng der Station Knttenthal für den 19. April anberanmt und wurde mit der Leitnng der Commission die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Jnngbnnzlan betraut. [G.-I.-Z. 6652.]

Steyrthalbahn. (Linie Steyr-Garsten — Agonitz: Herstellnng eines Schleppgeleises und Aenderung der Geleiseanlagen in der Station Aschach an der Steyr: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Steyrthalbahn-Gesellschaft für die Herstellung eines für den Mühlenbesitzer Rupert Wochenalt dienenden Schleppgeleises nnd die damit zusammenhängende Aenderung der Geleiseanlagen in der Station Aschach an der Steyr für den 19. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6580.]

Frianler Eisenbahn-Gesellschaft. (Hafengeleise der Schleppbahn in Porto Rosega: Politische Begehnng.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gradisca hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes der Frianler Eisenbahn-Gesellschaft für die Hafengeleise der Schleppbahn in Porto Rosega für den 20. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6819.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Verstärknng des Oberbaues.) Die Constructionspläne znr Verbessernng und Verstärkung des Oberbaues wurden znr Ausführnng genehmigt. [17. März, Z. 37.150.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Herstellung eines Strassenladegeleises in der Station Friedek-Mistek: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Herstellung eines Strassenladegeleises in der Station Friedek-Mistek für den 25. April anberanmt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Heinrich Kortum betraut. [G.-I.-Z. 4592.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauprogramm für das Jahr 1894.) Nach dem Banprogramme für das Jahr 1894 sind in der österreichischen Strecke Oderberg—Csacza folgende Bauten zur Ausführnng bestimmt: Je ein Wächterhaus in Wendrin, Lonkau, Darkan nnd Reichwaldau; Einrichtnng der Station Bystritz für den Frachtenverkehr; zwei Doppelwächterhäuser, eine Verladerampe in der Station Trzynietz; Locomotivremise sammt Geleise, Erweiterung des Frachtenabgabe-Magazins und Weichensicherungsanlage in der Station Teschen; Answeiche und Weichenwächter-Wohnhaus in der Station Lonkau; Bureaugebäude für Zngsförderung, Filialwerkstätte, Materialdepot, Frachtenmagazin, Drehscheibe nnd Geleiseerweiterung in der Station Karwin; neues Aufnahmsgebände und Geleiseerweiterung in der Station Dombrau; Errichtung der Station Orlau; Wagenremise in der Station Oderberg. Die Baukosten sind auf 282.000 Gnlden präliminirt. [20. März, Z. 14.533.]

— (Bauvergebung des Zugförderungs-Kanzleigebäudes in Karwin.) Auf Grund der ausgeschriebenen Öffertverhandlung wnrde der Bau des Zugsförderungs-Kanzleigebäudes an den Bauunternehmer Ludwig Kametz als Billigstofferenten vergeben.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localzugsverkehr.) Vom 1. April angefangen verkehren an jedem Sonn- und Feiertage die Localzüge Nr. 1246 und 1245 in der Strecke Linz—Gaisbach-Wartberg und der Localzug Nr. 29 in der Strecke Linz—Wels mit folgenden Verkehrszeiten: Zug Nr. 1246 ab Linz 2 U. 15 M. Nachm., an Gaisbach-Wartberg 3 U. 28 M. Nachm. Zug 1245 ab Gaisbach-Wartberg 6 U. 38 M. Abends, an Linz 8 U. Abends. Zug Nr. 29 ab Linz 1 U. 52 M Nachm., an Wels 2 U. 35 M. Nachm. Diese Züge führen alle drei Wagenclassen.

Südbahn-Gesellschaft. (Besondere Kennzeichnung der Mödlinger Localzüge, der über Pottendorf kommenden Schnellzüge in der Strecke Meidling—Wien und der leeren Wagenzüge von Wien nach Meidling.) Die k. k. General-Inspection hat über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums der Südbahn-Gesellschaft probeweise gestattet, die Kennzeichnung der Zugsspitze bei den von Mödling nach Wien verkehrenden Personenzügen, sowie auch bei leeren Wagenzügen von Wien nach Mödling bei Tag mittelst einer an der Locomotive, bezw. an der Tenderwand angebrachten viereckigen weissen Scheibe, bei Dunkelheit durch drei weiss leuchtende Laternen an der Locomotive, bezw. an dem Tender und die Kennzeichnung der Zugsspitze der über Pottendorf kommenden Schnellzüge Nr. 3 und 3a in der Strecke Meidling—Wien, sowie der von Wien nach Meidling verkehrenden leeren Wagenzüge bei Dunkelheit mittelst zweier weiss leuchtender Laternen und einer grün leuchtenden Laterne vorzunehmen. Für die Gestattnng dieser Abweichnng von der bestehenden Signalordnung sprachen folgende Gründe: Um den Anforderungen des reisenden Publicums in der Localstrecke Mödling—Wien zu entsprechen, müssen in der Station Mödling an Sonn- und Feiertagen insbesondere in den Abendstunden nach Bedarf Vortrains eingeleitet werden, welche häufig nnr durch das Glockenschlagwerk nnd die Weckersignale der Blockeinrichtnng avisirt werden können. Die Mödlinger Zugsgarnituren gehen dann sofort nach ihrer Ankunft in Wien mit einer anderen Locomotive, welche sich an das Zugsende stellt, wieder als leere Wagenzüge nach Mödling zurück. Ob der in Wien einfahrende Zug aus einer Mödlinger Garnitur besteht, erfuhr der Zngsexpedient in Wien bisher nur dnrch den Zuruf des Zngsführers, und wenn dieser Zuruf unterlassen oder überhört wurde, so erlitten dadurch die weiteren Verfügnngen des Zugsexpedienten nnliebsame Verzögerungen. Durch die eigene Signalausstattung dieser Züge ist nun dem eben erwähnten Uebelstande abgeholfen und es ist hiedurch auch der Vortheil erreicht, dass der beim Heizhause auf die Uebernahme der nach Mödling zurückgehenden leeren Wagen wartende Maschinenführer schon bei der Einfahrt eines Mödlinger Zuges auf die einfachste Weise avisirt wird. Die eigene Signalausstattung der leeren Wagenzüge von Wien nach Mödling hat den Zweck, sowohl die Zwischenstationen aufmerksam zu machen, dass diese Züge dort nicht anhalten und daher auch kein Signal mit der Stationsglocke zu geben ist, als auch der Station Mödling schon vom Weiten ein Erkennungszeichen für die leere Wagengarnitur zu bieten. Was weiters die Schnellzüge Nr. 3 und 3a anbelangt, so müssen dieselben in Wien wegen der Post- und Gepäcksmanipulation auf bestimmte Geleise einfahren, daher es für den Zugsexpedienten von besonderer Wichtigkeit ist, schon vor der Annäherung derselben an das Einfahrtssignal durch die eigene Signalausstattung die Ueberzeugnng zu gewinnen, dass der einfahrende Zug der Schnellzug ist. Endlich ist auch die besondere Kennzeichnung der von Wien nach Meidling verkehrenden leeren Wagenzüge nothwendig. Diese Züge führen die gegen Schluss des Localverkehres entbehrlich werdenden Wagengarnituren nach Meidling, wo selbe anf die Remisengeleise gestellt werden. Bei einer besonderen Signalausstattnng dieser Züge vermag der in Meidling disponirende Zugsexpedient den der Station sich nähernden leeren Wagenzng schon von der Ferne zn erkennen und kann sofort die Fahrstrasse bestimmen, welche für denselben geöffnet werden soll. [29. März, G.-I.-Z. 3048.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung znr Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 21. März, Z. 3719, dem Grafen Johann Pejacsevich für:
   a) eine von einem geeigneten Punkte im Bereiche der Gemarkung der Haupt- und Residenzstadt Budapest von Hermina-Mezö nächst Rákos-Palota bis Fóth,
   b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende bis Pnszta-Szent Mihály führende Localbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 31. März, Z. 12.772, dem Abauj-Tornaer Comitats-Municipium für:
   a) eine von der Station Sziksó (zwischen Miskolcz und Kassa) der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Alsó-Vadász, Jánosd, Homorogd, Kupa, Felsö-Vadász, Orosz-Gadna, Gagy-Bátor, Rakacza-Szend, Rakacza, Szászfa, Krasznyik-Vajda, Büttös und die Gemarkung der Gemeinde Buzita mit der Station Szepsi der Linie Kassa—Torna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
   b) eine von der zukünftigen Station Rakacza-Szend, eventuell von Rakacza der Linie a) aus abzweigende und diese über Viszló, Szent Jakab, Hidvég-Ardó nnd die Gemarkung der Gemeinde Torna-Vendegi in der Endstation Torna mit der Linie Kassa—Torna verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 21. März, Z. 17.217, dem Reichstags-Abgeordneten Milán Zákо für:
   a) eine von der Station Nagy-Becskerek der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft und der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen abzweigende und diese über Tót-Aradácz und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Aradácz, mit Ueberbrückung der Theiss weiterhin über Zsáblaya und die Gemarkung der Gemeinde Gospodincze in der Station Ó-Kér (zwischen Szabadka [Maria Theresiopel] und India) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
   b) eine von der zukünftigen Siation Temerin der Linie a) abzweigende und diese über Járek in der Station Uj-Vidék (Neusatz) gleichfalls mit der Linie Bndapest—Zimony—Belgrad verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Eisenbahn-Comité der Budapester Mnnicipalverwaltnng. (Beschlussfassung über Eisenbahnbau-Angelegenheiten.) Dem Budapester hauptstädtischen Eisenbahn-Comité liegen folgende mit Vorbehalt der Zustimmung der hauptstädtischen Municipalbehörde und der Genehmigung der betheiligten Ministerien im Principe sonst bereits spruchreife Eisenbahnbau-Projecte zur Erstattung des technischen Gutachtens vor:

1. Die endgiltige Bestimmung der Trasse der von der Firma A. M. Bodendorfer projectirten Strassenbahn vom V. Bezirke Budapests vorläufig bis Uj-Pest zu erbauenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37), deren Fortsetzung bis zur Station Rákos-Palota der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gleichfalls bereits projectirt ist;
2. die Legnng eines zweiten Geleises im Bereiche der Endstrecke der in das „Auwinkel“ (Ofener Gebirge) führenden Betriebslinie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb);
3. der Bau einer Zahradbahn auf die Höhe des „Blocksberges“ im Ofener II. Stadtbezirke Christinenstadt-Taban (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26);
4. Bau einer von einem geeigneten Punkte der Ofener Betriebslinie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft abzweigenden, bis zur Neustifter Ziegel- und Kalkfabriks-Gewerkschaft (Ofen) führenden Industriebahn.

Ausland.

Deutsches Reich. (Berechnung der Entladefrist bei Benachrichtigung der Empfänger durch die Post.) Nach einem Beschluss des Staatsbahn-Wagenverbandes beginnt die nach der Zusatzbestimmung I. 2. zu § 69 des Dentschen Eisenbahn-Gütertarifes vom 1. Jänner 1893 erwähnte Entladefrist bei Benachrichtigung der Empfänger durch die Post auch dann 3 Stunden nach Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post, wenn diese 3 Stunden ganz oder theilweise in die Nachtzeit, bezw. in die Zeit der Dienstruhe fallen.

Preussen. (Schliessung der Ladestelle Köln-Pantaleon.) Am 1. April ist die Ladestelle Köln-Pantaleon, welche anf die Bedienung der dortselbst befindlichen Kohlen- und Holzlager, der Getreide- und Zuckerlagerschuppen, sowie den Versandt von Feuerzeug-Stückgütern beschränkt war, geschlossen und damit der gesammte Verkehr von Station Pantaleon nach dem Güterbahnhof Köln-Süd verlegt worden.

Frankreich. (Eröffnung der Schmalspurbahn Brest-Lannilis.) Am 26. Februar ist die im Finistère-Departement gelegene Schmalspurbahn Brest-Lannilis, welche den grossen Kriegshafen mit der Mündung des Aber-Vrach verbindet, eröffnet worden.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm der Frühjahrs-Session 1894.) Auf der Tagesordnung der im Mai d. J. stattfindenden Frühjahrs-Session der Europäischen Donau-Commission befinden sich nachstehende Gegenstände:

1. die Statistik des Schiffahrtsverkehres an den Donaumündungen im Jahre 1893;
2. der Rechnungsabschluss der Commission für das Jahr 1893 und die vergleichende Znsammenstellung der wirklichen mit den präliminirten Anslagen;
3. der Bericht des Spitaldirectors in Sulina über die Krankenbewegnng im Vorjahre;
4. die Einrichtung einer Fernsprech-Verbindnng zwischen den Bureaux des Lootsenchefs in Galatz und seines Agenten in Sulina;
5. die Einrichtung eines officiellen Rettungsdienstes;
6. die Strandung des englischen Dampfers Trwelloe, welcher in der Nacht vom 8. zum 9. Jänner 1894 den Hafen von Sulina ohne Lootsen anzulaufen versuchte und hiebei an der Südseite der Mündung scheiterte;
7. die Organisation eines wirksamen Ueberwachungsdienstes, betreffs der Tauchtiefe der Schiffe;
8. die Verbesserung des Flosslootsendienstes;
9. die Bestreitung der Kosten für die in der vorjährigen Frühjahrs-Session beschlossenen grossen Baggerungen an der Sulinamündung;
10. der technische Bericht der Ingenieure und die Vollendung des grossen Durchstiches zwischen dem 8. und 18. Meilensteine:
11. verschiedene Personal-Angelegenheiten;
12. der Voranschlag der Commission für das laufende Jahr.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Wien—Linz—Passauer Postschiffahrten, der Localschiffahrten Krems—Stein—Grein und im Wiener Donaucanale.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau heuer wie folgt eröffnet:

von Wien (Stefaniebrücke und Praterquai) nach Linz ab 6 U. 30 M. Früh; erste Fahrt am 29. April.
„ Linz nach Wien (Stefaniebrücke und Praterquai) ab 7 U. 30 M. Früh; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Linz nach Passau ab 5 U. 30 M. Früh; erste Fahrt am 30. April.
„ Passau nach Linz um 3 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 30. April.

Die täglichen Localschiffahrten zwischen Krems—Stein—Melk werden mit 6. Mai activirt.

Die Localfahrten im Wiener Donaucanale nach und von Nussdorf werden mit 1. Mai eröffnet.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Pandora“ aus Brasilien.) Dieser Dampfer von 1692 T. Gehalt ist am 13. December 1893 von Brasilien abgefahren und am 16. Jänner 1894 mit 3 Passagieren und 1464 Gewichtstonnen Ladung von Brasilien über Fiume in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,303.020 kg Kaffee, aus Rio Janeiro 160.920 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,463.940 fl. ö. W.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. sächsische Regierung hat mit Ministerial-Verorduung vom 9. Jänner 1894 unter Anderem nachstehende ergänzende Bestimmungen zu der zwischen der k. k. österreichischen und der kaiserl. Deutschen Regierung vereinbarten „Polizei-Ordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe“, R.-G.-Bl. Nr. 39 ex 1894, erlassen:

§ 28.

Sowohl die Führer, als auch, soweit sie hier mitwirken können, die Eigenthümer der Fahrzeuge sind dafür, dass Fahrzeuge und Ausrüstungsgegenstände in gutem Stande erhalten werden, verantwortlich.

§ 29.

Dafern besondere Vorsichtsmassregeln zur Sicherstelluug des Schiffahrtsbetriebes mit einzelnen Fahrzeugen oder in allgemeiner sicherheitspolizeilicher Beziehung von den zuständigen Behörden getroffen werden, ist der Eigenthümer diese auf seine Kosten in Ausführung zu bringen verpflichtet.

§ 30.

Die Breite des Leinpfades an der sächsischen Strecke ist im Allgemeinen uud wo nicht besondere örtliche Verhältnisse eine Abweichung davon notbweudig machen und gestatten, auf 3·4 m landeinwärts von der natürlichen Uferkante oder von den Uferanlagen und Abböschungen bestimmt. Schifführer und Zuglente baben während des Schiffszuges alle Personen, welche an der Elbe in der Nähe des Leinpfades und insbesondere zwischen der Zugleine und dem Elbeufer verkehren, ihnen begegnen oder von ihnen überholt werden, zu deren Warnung rechtzeitig und vernehmlich anzurufen, aller Ungehörigkeiten gegen diese Personen aber sich zu enthalten.

§ 31.

Bei der Durchfahrt durch Brücken haben Fahrzeuge aller Art, sowie Flösse besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit anzuwenden. Die ersteren haben dabei ihre Masten und Rauchfänge soweit niederzulegen, dass sie weder an die Bogenwölbung oder das Tragwerk antreffen, noch die an den Brücken befindlichen Telegraphenleitungen berühren. Thalfahrende Segelschiffe und Flösse haben bei Passirnng der Dresdener Brücken einen Abstand von mindestens 500 m und beim Passiren der Meissener Brücken einen solchen von mindestens 600 m von einander zu halten. Die Thalfahrt mit beladenen Segelfahrzeugen durch die Dresdener Elbebrücken, die Niederwarther Elbebrücke und die Meissener Elbebrücken bei Nacht ist verboten. Die Dresdener Augustus-Brücke darf bei Nacht auch von Dampf- und sonstigen Maschinenschiffen, wenn sie mehr als 30 t Tragfähigkeit haben, mit Ausnahme der Kettenschleppschiffe zu Thal, nicht durchfahren werden.

§ 32.

Die Schiffs- und Flossführer baben, wenn sie in Nothfällen oder zum Zwecke des Aus- oder Einladens an einer ungewöhnlichen Uferstelle anlegen, der zuständigen Strassen- und Wasserbau-Inspection dies nnverweilt anzuzeigen. Die letztere hat wegen der etwaigen Inanspruchnahme fiskalischen Uferlandes Bestimmung zu treffen, beziehentlich das sonst Nötbige zu veranlassen und haben die Schiffsführer deren Weisungen nachzugehen.

§ 33.

Die Bestimmungen in § 31 der vereinbarten Polizei-Ordnnng (Begegnen an schwierigen Stellen) treten innerhalb der sächsischen Elbestromstrecke für folgende Stromstellen in Geltnng, und zwar:

1. bei Wasserständen von weniger als Null am Dresdener Pegel:
   a) für die Stromkrümmung bei Prossen (Prossener Fnrth),
   b) für die Stromstrecke entlang der Pillnitzer Insel,
   c) für die Stromstrecke von Niedermuschütz bis zum Göhrischfelsen (rauhe Furth);
2. bei allen schiffbaren Wasserständen:
   a) für die Stromstrecke innerhalb Dresdens vom Ausschiffungsplatze oberhalb der Albertbrücke bis zum Winterhafen unterhalb der Marienbrücke,
   b) für die Stromstrecke bei Meissen von Niederspaar bis zur Knorre.

Innerhalb der Stromstrecken von Schandau bis Rathen, von Söbringen bis Hosterwitz nnd von Niederfähre bis znr Knorre unterhalb Meissen ist die Thalschiffahrt mit beladenen Segelschiffen, sobald der Wasserstand weniger beträgt als Nnll am Dresdener Pegel, bei Nacht verboten.

§ 34.

Die in § 32 der vereinbarten Polizei-Ordnung (Begegnen bei Stromengen) gegebenen Vorschriften haben innerhalb Sachsens Geltung für folgende Strecken:

a) vom Elbberg bis zum Altstädter Packhof in Dresden wegen der Durchfahrt durch die Augustusbrücke;
b) vom Altstädter Packhof bis unterhalb der Marienbrücke wegen der Durchfahrt durch die letztere;
c) von Kötzschenbroda bis unterhalb der Niederwarthaer Brücke wegen der Durchfahrt durch letztere;
d) von Niederfäbre bis zur Knorre bei Meissen (Meissener Furth) bei Wasserständen von weniger als Null am Dresdener Pegel wegen des engen und stark gekrümmten Fahrwassers.

§ 35.

Lootsenzwang, d. h. die für den Fall der Nichtbeachtung unter Strafe gestellte Verpflichtung, sich eines Lootsen zu bedienen, findet innerhalb Sachseus nicht statt, soweit nicht bei besonderen Anlässen, z. B. bei Ausführuug von Strombauten u. s. w., solcher von dem Elbestromamte für einzelne Stromstellen und auf gewisse Zeit angeordnet werden sollte. Sobald ein Zwangslootse die Leitung eines Schiffes oder Flosses übernommen hat, geht die Befugniss, alle hiezu erforderlichen Anordnungen zu treffen, auf denselben über. Der Schiffs- oder Flossführer hat den Zwangslootsen jedoch dabei zu unterstützen, während der Fahrt, insoweit derselbe es verlangt, sich in dessen unmittelbarer Näbe aufzuhalten und dafür zu sorgen, dass die Anordnungen des Zwangslootsen gehörig und ungesäumt ausgeführt werden. Nicht minder hat er dem Zwangslootsen jede von diesem gewünschte Auskunft über den Tiefgang des Schiffes oder Flosses, sowie über dessen besondere Eigenschaften, Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung, Beladung und Bemannung zu ertheilen. Die Feststellung der Lootsengebühren bleibt den Elbestromämtern vorbehalten.

§ 36.

Ausser den in der Polizei-Ordnung bezüglich der Schleppschiffahrt getroffenen Bestimmungen gelten für die sächsische Elbestrecke noch folgende Vorschriften:

a) bei einem Wasserstande von 1 m unter Null und darunter am Dresdener Pegel ist das Anhängen von Fahrzeugen znr Seite des Schleppers nicht gestattet, auch darf das Anhängen der Fahrzeuge in doppelter Reihe hinter dem Schlepper nur insoweit gescheheu, als dadurch der geschleppte Zug eine Breite von 12 m nicht überschreitet;
b) die Bootsmeister der Kettenschlepper sind in Ansehung der Station Schandau verpflichtet, der Anweisung des daselbst stationirten Ufermeisters entsprechend, dessen Anordnuug sie einzuholen haben, die Schleppzüge entweder uber Schaudau hinaus zu bugsiren oder mit denselben unterhalb Schandau Stellung zu nehmen;
c) vor der Einfahrt in eine der in den §§ 33 und 34 bezeichneten Stromstrecken, sowie ausserdem bei der Thalfahrt in Mickten bei der dortigen Schule und in Strehla bei der Kahnfahrt, bei der Bergfahrt aber am unteren Ende des Dorfes Kreinitz am Nixstein, in Gröba, in Oberspaar, in Gauernitz unterhalb der Insel, am Tännigthaus, in Mickten bei der Schule, unterhalb der Pinaer Brücke und unterhalb der Schandauer Brücke hat jeder Schleppzug das Achtungssignal (einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife) zu geben.

§ 37.

Die zu Vergnügungsfahrten und zum Betriebe des Sports dienenden Ruder- und Segelboote, Schaluppen und sonstige dergleichen kleine Fahrzeuge haben den Dampfschiffen auszuweichen und sich ausserhalb des Bereiches des Wellenschlages vorüberfahrender Dampfer zu halten. Das Befahren der Elbe mit diesen kleinen Fahrzeugen bei Nebel, Sturm und Schneegestöber ist untersagt. Bei Nacht haben dieselben sowohl am Vordertheil wie auch am Hintertheil ein helles weisses Licht zu führen. Das Kahnfahren auf der Elbe ist übrigens nur erwachsenen Personen gestattet, welche des Fahrens kundig sind, allen jungen Leuten unter 15 Jahren aber untersagt, ausser wenn sie sich in Begleitung älterer kundiger Personen befinden. Den Eigenthümern dieser Fahrzeuge ist verboten, dieselben an Unerwachsene oder Unkundige zur selbstständigen Benützung zu überlassen. Die Fahrzeuge sind an beiden Bordseiten mit dem Namen und Wohnsitz des Eigenthümers deutlich zu bezeichnen und wenn sie ausser Gebrauch sind, am Ufer gut zu befestigen und anzuschliessen oder sonst in geeigneter Weise zu verwahren.

§ 38.

Ueber jeden auf der Elbe mit einem Schiffe, Flosse u. dgl. sich ereignenden Unfall hat die zuständige Strassen- und Wasserbau-Inspection sich entweder selbst an Ort und Stelle zu unterrichten oder durch den Stromaufseher genaue Erörterungen anstellen und namentlich untersuchen zu lassen, ob durch den Unfall zugleich auch die übrige Schiffahrt behindert oder gefährdet wird. Ist das letztere der Fall, so hat die Strassen- und Wasserbau-Inspection für rechtzeitige Benachrichtigung und Sicherung der unterwegs befindlichen und der Unfallstelle sich nähernden Schiffahrt zu sorgen, sodann aber den Schiffsführer oder Eigenthümer anzuhalten, nach Massgabe der Vorschrift in § 45 der vereinbarten Polizei-Ordnung die Beseitigung des Schiffahrtshindernisses ungesäumt zu bewirken und falls dies nicht oder nicht in genügender Weise geschieht, die Räumungsarbeiten auf Kosten des Betreffenden mit allen Mitteln selbst in die Hand zu nehmen. Für Deckung der Räumungskosten haften das Schiff oder Floss nebst Ausrüstung, sowie die Ladung. Von jedem Schiffsunfalle und den aus Anlass eines solchen etwa getroffenen Anordnungen ist dem Elbestromamte ungesäumt Mittheilung zu machen.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Specialvereinbarung zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, der Niederlande und Schweiz, betreffend den Transport der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und bevorstehender Beitritt Belgiens und Luxemburgs zu dieser Vereinbarung.) Wie bekannt*) sind die zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz zu Bern am 13. Juni 1893 vereinbarten erleichternden Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (§ 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892) am 1. März d. J. in Kraft getreten. Kundgemacht ist diese Specialvereinbarung in Oesterreich im R.-G.-Bl. 1894 unter Nr. 25, in Deutschland im R.-G.-Bl. unter Nr. 5, in den Niederlanden im Gesetzblatte (Staatsblad van het koninkriyk der Nederlanden) unter Nr. 32 und in der Schweiz in der eidgenössischen amtlichen Sammlung, neue Folge, XIV. Band, Seite 84. Zu der vorstehenden Vereinbarung der genannten vier Staaten beabsichtigt nunmehr auch Belgien vom 1. Juni d. J. und Luxemburg vom 1. Mai d. J. beizutreten. — Diesen beiden Staaten wurde die Möglichkeit des nachträglichen Beitrittes durch Abgabe einer einfachen Beitrittserklärung in einem gleichfalls zu Bern am 13. Juni Seitens der Delegirten der betheiligten Staaten aufgenommenen und seither von den Regierungen genehmigten Protokolle offen gelassen.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 28. März wurde die I. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerfal-Secretärs Dr. Rudolf Schuster, Edlen von Bonnoi und unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Leon Doret, abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre erschienen, welche zusammen 9900 Actien mit 990 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht zur Kenntniss und ertheilte nach dem Antrage des Revisions-Ausschusses dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Hierauf wurde die Verwendung des 101.929 fl. 55 kr. betragenden Reingewinnes in nachstehender Weise beschlossen: 1. Abschreibungen vom Wagenparke 10.000 fl. 2. Zur Bildung eines Steuer-Reservefondes 51.000 fl. 3. Für den Reservefond 1893 fl. 4. Fünfpercentige Dividende 83.000 fl. 5. Vortrag auf neue Rechnung 2036 fl. 55 kr. — Weiters wurden die vom Verwaltungsrathe in Vorschlag gebrachten Statutenänderungen einstimmig zum Beschlusse erhoben und der letztere ermächtigt, um die Genehmigung dieser Statutenänderungen einzuschreiten, sowie alle jene Modificationen vorzunehmen, welche bei diesem Anlasse von der Regierung gefordert werden würden. Schliesslich wurde der Revisions-Ausschuss, bestehend aus den Herren Carl Bernkopf, Siegfried Fischel, Leopold Weinmann und Dr. Moriz Weiss einstimmig wiedergewählt.

*) Vergl. Verordgs.-Bl. 1894, Nr. 18, Seite 341.

In der auf die Generalversammlung folgenden Verwaltungsraths-Sitzung wurden die bisherigen Functionäre Präsident Dr. Angelo Ritter von Kuh, Vicepräsident Leon Doret, dann das Comité, bestehend aus den Herren Dr. von Kuh, Doret und Dr. Adolf Ehrenfeld wiedergewählt.

Status des bei der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer gebildeten Schiedsgerichtes für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften pro 1894.

Obmänner:

Die Herren Hof- und Gerichtsadvocaten:
Dr. Carl Wolfgang Tremel,
Dr. Wilhelm Lichtenstern,
Dr. Ferdinand Schuster,
Dr. Alfred Stern,
Dr. August Periz.

Bureau: I., Wipplingerstrasse Nr. 34:
Secretär: Dr. Rudolf Maresch,
Substitut: Dr. Gustav Walter.

Schiedsrichter:

a) Seitens der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer die Herren Kammermitglieder:
Wilhelm Boschan, Kaufmann,
Julius Ritter von Kink, Fabrikant,
Carl Krause, Kaufmann,
Richard Lieben, Grosshändler,
Eduard Pfeil, Kaufmann,
Leopold Pollack, Kaufmann,
Hermann Robitsek, Kaufmann,
Berthold Schwitzer, Kaufmann,
Carl Strobel, Handelsagent,
Friedrich Vogel, Mühlenbesitzer,
Vincenz Vollhofer, Kaufmann,
Adolf Weiss, Kaufmann,
J. M. Wolfbauer, Director der Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

b) Seitens der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften die Herren:
Salomon von Bernuth, Inspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
Clemens Wilhelm Böhm, Oberinspector der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Johann Heeg, Inspector der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Guido Hegenbarth, Vorstand des Reclamations-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinauds-Nordbahn,
Johann Herrdegen, Inspector der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,
Wilhelm Hübner, Inspector der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft,
Dr. Josef Nilius, Rechtsconsulent der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
Dr. Rudolf von Pflichtenheld, Oberinspector, Rechtsconsulent der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
Dr. Victor Edler von Pflügl, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,
Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,
Dr. Alfred Scheiber, Inspector, Directions-Secretär der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen,
Dr. Bruno von Wagner, Oberinspector, Rechtsconsulent der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft,
Bohuslav Widimský, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. April d. J. dem Vorsitzenden des Schiedsgerichtes der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt für Niederösterreich in Wien und des Schiedsgerichtes der bernfsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien, Oberlandesgerichtsrath Dr. Franz Freiherrn Hye von Glunek taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Anhang zum Gütertarife, Theil IV, Heft 2/B, für Rindentransporte aus Ungarn, Cursdifferenzen enthaltend.

Mit 1. Mai 1894 gelangt ein Anhang zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Rinden europäischer Holzarten (Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B vom 1. Jänner 1894), Cursdifferenzen enthaltend, zur Einführung.

Die in diesem Anhange bezifferten Cursdifferenzen werden ab 1. Mai 1894 von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 16. April 1894. [299]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Libotz.

Vom 3. Mai bis inclusive 9. September 1894 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden, theilweise ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr inbegriffen ist, ausgegeben werden:

	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Kreuzer			
Von Prag (Staatsbhf.) . .	60	40	60	40
„ Prag (Bubna) . . .	40	20	50	30
„ Prag (Sandthor) . .	40	20	40	20

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 15. April 1894. [300]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern im Ausnahmetarife für Mehl und Mahlproducte etc. etc.

In dem ab 1. März 1894 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Mehl, Mahlproducten etc. im Oesterreichischen Eisenbahnverbande soll auf Seite 18 der Frachtsatz Jägerndorf-Blowitz anstatt 123 h richtig **223 h** und Domstadtl-Herrendorf anstatt 188 h richtig **158 h**, ferner auf Seite 19 in der Relation Freudenthal-Wodnian anstatt 223 h richtig **233 h** lauten.

Diese Berichtigung gilt ab 3. Mai 1894.

Wien, den 16. April 1894. [301]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestellen Deutsch-Kopist und Černá bei Bor.

Am 1. Mai 1894 werden die Haltestellen Deutsch-Kopist zwischen Lobositz und Theresienstadt und Černa bei Bor zwischen Dašic und Pardubic eröffnet.

Die Entfernung zwischen Deutsch-Kopist und Lobositz beträgt 5 km und zwischen Deutsch-Kopist und Theresienstadt 3 km; zwischen Černa bei Bor und Dašic 6 km und zwischen Černá bei Bor und Pardubic 5 km.

Zonenanzeiger für Deutsch-Kopist

von und nach:

Prag 8. Zone; Zalov H., Roztok, Selč, Podbaba, Bubenč, Holešovic 7. Zone; Mühlhausen, Kralup, Dolan H., Libšic und Littek H. 6. Zone; Bodenbach, Rosawitz H., Wilsdorf H., Kartitz, Topkowitz-Kartitz, Jenšovic, Vranan H., Neu-Ouholic H. und Weltrus 5. Zone; Rongstok, Nestersitz-Pömmerle, Nestersitz-Gr.-Priesen H., Nestomic, Beřkovic-Melnik, Citov H. 4. Zone; Zaluž H., Wegstädtl-Hněvic, Ober-Podčap H., Schönpriesen und Aussig 3. Zone; Raudnic, Dobřin H., Salesl und Praskovic 2. Zone; Lobositz, Theresienstadt und Hrobec 1. Zone.

Zonenanzeiger für Černá bei Bor

von und nach:

Prag, Lieben, Hloubětin H., Kej H. 9. Zone; Unter-Počernic H., Běchovic, Jirna H., Auwal, Tuklat H., Roztoklat H. 8. Zone; Böhm.-Brod, Klučov H., Pořičan und Milčic H. 7. Zone; Piček, Čerhenic, Velim, Neudorf H. und B.-Trübau 6. Zone; Kolin, Alt-Kolin, Wildenschwert trans. und Wildenschwert loco 5. Zone; Elbeteinitz, Vinařic H., Kojic H., Chotzen und Brandeis a. A. 4. Zone; Trnovka H., Kladrub, Lhota H. und Zamrsk 3. Zone; Přelouc, Valé Abzweigung, Opočinek und Uhersko 2. Zone; Svitkov H., Pardubic, Dašic und Moravan 1. Zone.

Wien, am 12. April 1894. [302]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Herausgabe der II. Anhänge zu den Tarifheften 3 und 4.

Am 1. Mai 1894 treten zu den Heften 3 und 4 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband die II. Anhänge in Kraft, die bestimmte, nach dem Stande der österr. Währung von den directen Frachtsätzen jeweilig abzuziehende Beträge (Cursdifferenzen) enthalten.

Abzüge dieser Anhänge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 40, bezw. 20 Pfennig oder 24. bezw. 12 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. April 1894. [303]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil I.

Mit 1. Mai 1894 tritt an Stelle des Theiles I, Güterclassification für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. September 1890, ein neuer Theil I in Kraft.

Derselbe enthält allgemeine Tarifvorschriften, die Güterclassification, sowie den Tarif für Nebengebühren, und findet Anwendung für die Elbeumschlagsverkehre mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Galizien und der Bukowina, jedoch nur rücksichtlich des Verkehres mit den österreichischen Elbeumschlagsplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz.

Insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, treten diese mit 1. Juni 1894 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes, Theil I, können von den betheiligten Verwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 60 kr. oder 100 Pfg. bezogen werden.

Wien, am 13. April 1894. [304]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Düngemittel.) Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für die Beförderung nachgenannter Düngemittel: „Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomas-Schlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub" bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger obenbezeichneten Tarifes angegebenen Tarifentfernungen zu den (mit den Frachtsätzen des sogenannten Rohstofftarifes der königl. Preussischen Staatseisenbahnen übereinstimmenden) Frachtsätzen des für den inneren Verkehr der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen ausgegebenen Düngemitteltarifes a vom 1. März 1894. — Der Vicinalbahnzuschlag ist hiebei ausser Berechnung zu lassen, der Localbahnzuschlag dagegen einzurechnen, soweit derselbe nicht für einzelne im Tarif bezeichnete Localbahn-Stationen allgemein aufgehoben ist. Der Ausnahmetarif gilt vorerst nur für den Verkehr in jenen Stations-Verbindungen, für welche in den Leitungsvorschriften Verkehrsleitung über Aschaffenburg vorgesehen ist. Ausgeschlossen bleiben von dem Ausnahmetarife die auf badischem Gebiete liegenden Stationen: Eberbach, Gaimühle, Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof. Im Verkehre jener Stations-Verbindungen, für welche keine Verkehrsleitung über Aschaffenburg besteht, findet der Ausnahmetarif zunächst keine Anwendung. Ueber die Verkehrsleitung geben die Abfertigungsstellen Aufschluss.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Einführung neuer Frachtsätze.) Die mit Nachtrag VIII zum Deutsch-Belgischen Gütertarife, Heft Nr. 1 und 2, am 1. April zur Einführung gelangten Frachtsätze und sonstigen Bestimmungen für den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen gelten vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verkehre. — Der Nachtrag VII zu den vorgenannten Tarifheften Nr. 1 und 2 ist seit 1. Jänner 1894 in Kraft.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. April gelangt der Nachtrag X zur Einführung. Er enthält eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1893. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist der Nachtrag I zur Einführung gelangt. Derselbe enthält: I. Aufnahme bayerischer Stationen, II. Frachtsätze für Coaks zum Hochofenbetriebe.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 9 für den Artikel Salz.) Der Ausnahmetarif Nr. 9 erhält ab 1. April 1894 folgende Fassung:

„Ausnahmetarif Nr. 9
für Salz

wie in der allgemeinen Güterclassification unter Specialtarif III genannt, in Wagenladungen a) von 5000 kg, b) von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen."

Die Frachtberechnung im Verkehre zwischen den badischen Stationen Offenau, Rappenau Saline und Wimpfen und in den im Tarife aufgenommenen Bayerischen Stationen erfolgt

1. bei denjenigen bayerischen Stationen, deren Verkehrsleitung über Aschaffenburg liegt, auf Grund der im Tarife enthaltenen Kilometer,
2. bei allen übrigen bayerischen Stationen auf Grund der im Verkehre mit Offenau . . . . . um 4 km
„ „ „ Rappenau Saline . „ 10 „ und
„ „ „ Wimpfen . . . . „ 3 „
gekürzten Tarifentfernungen.

Belgisch-Deutscher Tariftheil I für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen. (Giltigkeit des neuen Tarifes Theil I auch für den Bayerisch-Belgischen Verkehr.) Am 1. Mai 1894 tritt für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen, Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen (Reglement, allgemeine Tarifvorschriften, Nebengebührentarif) in Kraft. Der Tarif gilt vom genannten Tage an auch für den Bayerisch-Belgischen Verkehr. Exemplare des Tarifes sind vom 20. April an um den Preis von 20 Pfennig zu beziehen.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München, vom 1. November 1893. (Einführung eines Nachtrages.) Am 16. April 1894 kommt der Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

1. Ergänzung der Kilometertafel a.
2. Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen.
3. Ermässigte Eil- und Stückgut-Frachtsätze für Kufstein transit.
4. Ausnahmetarif Nr. 12 für gebrannte Steine des Specialtarifes III von Zirndorf nach Nürnberg C.-B.
5. Ausnahmetarif Nr. 13 für Stammholz nach Kempten.
6. Berichtigungen im Haupttarife.

Königl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Oberschlesischer Steinkohlenverkehr.) Die am 9. October 1893 getroffene Bestimmung, durch welche bis auf Weiteres gestattet war, im Kohlenverkehr vom Oberschlesischen Grubenbezirke nach Stationen der preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20.000 kg von einem Versender an einem Empfänger an Stelle von Wagen mit 10.000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen mit je weniger als 1000 kg oder auch einen Wagen von mehr und einen von weniger als 10.000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20.000 kg Ladegewicht zu verwenden, trat mit dem 16. April wieder ausser Kraft.

— (Aufhebung der im Rückvergütungswege eingeführten ermässigten Ausnahmesätze für niederschlesischen Coaks nach Sosnowice transit.) Es wird bekannt gemacht, dass die im October 1893 im Rückvergütungswege eingeführten ermässigten Ausnahmesätze für niederschlesischen Coaks von der Glückhilf- und Friedenshoffnunggrube nach Sosnowice transito am 31. December 1894 ausser Kraft treten.

Staatsbahnverkehr Breslau—Erfurt und Berlin—Erfurt sowie Thüringisch-Bayerischer Verkehr. (Tarifirung der eisenoxydhaltigen Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb.) Vom 7. April 1894 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Eisenerze etc. auch auf den Artikel „eisenoxydhaltige Abfälle der Aniliuölfabrikation zum Hochofenbetrieb" Anwendung, wenn letztere an Hochofenwerke gerichtet und laut Frachtbrief-Angabe zum Hochofenbetrieb bestimmt sind. Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Directe Güterverkehre von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. (Einführung von Nachträgen.) Mit Giltigkeit vom 15. April werden die zweiten Nachträge zu den Ausnahmetarifen für die obengenannten Güterverkehre herausgegeben. Sie enthalten:

1. Anfhebnng der bisherigeu Frachtsätze für die Stationeu Grevenbrück, Rummenohl (Ausnahmetarif 1), Wutha, Basel (Badische Staatsbahn nnd Reichsbahn), sowie für die übrigen Stationen der Reichsbahneu in Elsass-Lothringen, weil für diese Stations-Verbindungen neue Frachtsätze durch den vom 1. April giltigeu V. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verbands-Gütertarif (Theil IV) eingeführt sind, die auch nach Eydtkuhnen trans., bezw. Grajewo trans. Anweuduug finden. Insoweit die bisherigen Frachtsätze billiger sind, treten sie erst vom 1. Juni ausser Kraft.
2. Ergänzungen der Einführnngs- und besonderen Bestimmnngen, sowie der Anwendungs-Vorschriften.
3. Nene besondere Bestimmungen.
4. Frachtsätze für die schon früher aufgenommenen Stationen Doos, Schweinfurth (C.-Bahnhof) und Radolfzell.
5. Frachtsätze für die neu anfgenommenen Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatsbahn, Grosseubaum (E.-D.-B. Cöln rechtsrh.) nach Eydtkuhnen und nach Grajewo; Rottenbnrg a. N. (Württembergische Staatsbahn) nach Eydtkuhneu. Frachtsätze für die schon früher aufgenommenen Stationen Dresden-Altst., Dresden-N., Dresden-Friedrichst., Freiberg i. Sachs. und Reichenberg (Sächsische Staatsb.), nach Grajewo.
6. Ausnahme-Frachtsätze von den Statiouen Alt-Münsterol und Basel der Elsass-Lothring. Reichsbahnen und Basel der Badischen Staatsbahn für verschiedene Artikel mit Herkunft von Marseille und Lyon.
7. Berichtigungen zu den Haupttarifen und den I. Nachträgen.

Die II. Tarifnachträge können von den Verbandstationen bezogen werden.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für gedörrte Pflaumen.) Am 31. Mai erlischt der Ausnahmetarif für gedörrte Pflaumen von Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Süddeutschland vom 20. September 1888.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Eutritzsch in den Verband.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai wird die für den Wagenladungs- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Station Eutritzsch in den oben bezeichneten Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt die genannte Station Auskunft.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Scheibbs** der Bahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming gelangt im heurigen Jahre ein **neues Aufnahmsgebäude** znr Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 29.000·— an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmnngen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadinms, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibnng und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 24. April 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführnng der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthnn vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im April 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die **Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft** zu der **Montag, den 30. April 1894,** um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in **Wien** (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXXVII. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen,

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1893.
2. Bericht über die Ergebnisse des durch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen geführten Betriebes der österreichischen Linien im Jahre 1893.
3. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1893.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen, oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 22. April 1894**
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank,
in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank,
in **Lemberg** bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank,
in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank,
in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank,
in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank,
in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank,
in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris,
in **London** bei der Anglo-Austrian Bank
mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquetts bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden, zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Mauthspediteur

(Christ) vollkommen in seiner Branche versirt, selbständiger Arbeiter, **wird sofort engagirt.**
Offerte mit Angabe der bisherigen Thätigkeit und der Gehaltsansprüche unter Chiffre „G. R. 1156“ an **Otto Maass, Wien I/1.** (419)

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme
besondere (410)
Grassamen-Mischung
(stark und langbewurzelt)
per 100 Kilo je nach Abnahme fl. 15—17 offeriren
WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.
WIEN
I., Wallfischgasse Nr. 8.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
814	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Mineralische Kohlen	Mislowice und Mislowicegrube	Wien Nordbahn-Donauuferbahn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg.)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donau-Regulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donauufer bahn bestimmt und entweder an die Donau-Regulirungs-Unternehmung selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnhof der K. F. N. B. und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1886	49·4 kr.	47·4 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und bei den Sendungen, welche nicht an die Donau-Regulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und Original-Frachtbriefe, wobei die letzteren von der Donau-Regulirungs-Unternehmung die Bestätigung darüber zu tragen haben, dass die bezüglichen Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt		
815	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Getreide	Dejtár	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892	83 kr.	77 kr.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nichts tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		

Der nebenstehende ermässigte Frachtsatz kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
816	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, russischer Provenienz	P o d w o ł o c z y s k a	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrussland—Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 15. August 1886	340	248*)	92	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden russischen Original-Frachtbriefe, sowie der Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 ex 1894, sub Pos. 139, publicirte Frachtermässigung rücksichtlich des Verkehres mit Podwołoczyska ausser Kraft gesetzt
					Schönpriesen-Umschlag				335	243*)	92		
					Dresden-Elbkai				371	279	92		
817	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Böhm.-Skalitz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	Ab 1. Mai a. c. bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	119	109**)	10	I m K u r t i r u n g s w e g e	In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei *) 5 Pfge., bei **) 10 Pfgs. pro 100 kg
					Tinischt				123	108**)	15		
					Heilendorf				142	128**)	14		
					Jägerndorf				110	92*)	18		
					Troppau K.F.N.B. M.S.C.B.				129	112*)	17		
					M.-Ostrau				131	122*)	9		
					Weisskirchen				159	151**)	8		
					Zauchtel				154	138**)	16		
					Friedek-Mistek				158	149*)	9		
					Böhm.-Trübau				153	118**)	35		
					Brüsan-Brünnlitz				152	140**)	12		
					Hohenstadt				158	121**)	37		
					Zwittau				150	129**)	21		
					Olmütz				158	142**)	16		
					Hronov				103	84*)	19		
					Brannau				93	77*)	16		
					Nachod				107	90*	17		

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 Pfge. für 100 kg, die Schleppbahn bleibt wie bei Laube; im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze um 36 Pfge. für 100 kg und kommt keine Schleppbahngebühr zur Einhebung.

818	Oesterr. Nordwestbahn	Steine der Classe C	Jungbunzlau	Nimburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	11·6 kr.	6·2 kr.	5·4 kr.	Im Kurtirungswege	Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	

Fortlaufende Nr.	819	820	821	822
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schotter und Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Kartoffel	Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I	Schlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und Konverterschlacken zum Hochofenbetriebe
für die Transportstrecke von	Semil	Hlinsko	Lemberg-Kleparów loco	Beuthen O.S.
	Semil	Hlinsko	Lemberg loco	Bobrek
	Weiss-Třemeschna	Žďáretz-Kreutzberg	Rawa ruska loco	Borsigwerk
	Weiss-Třemeschna	Žďáretz-Kreutzberg	Żołkiew loco	Gleiwitz
	Böhm.-Skalitz	Roschatetz	Żołkiew loco	Königshütte
für die Transportstrecke nach	Josefstadt	Brüx A.T.E.	Lemberg-Kleparów loco	Koschentin
	Smiřitz	Dux A.T.E.	Lemberg loco	Laurahütte
	Smiřitz	Brüx A.T.E.	Rawa ruska loco	Ludwigsglück
	Smiřitz	Dux A.T.E.	Żołkiew loco	Morgenroth
	Smiřitz	Bilin A.T.E.	Żołkiew loco	Schwientochlowitz
	Josefstadt	Brüx A.T.E.	Lemberg-Kleparów loco	Tarnowitz
	Josefstadt	Dux A.T.E.	Lemberg loco	Tworog
	Josefstadt	Roschatetz	Rawa ruska loco	Zabrze
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des Wagens. Zufuhr zu der Station Żołkiew und Abfuhr von einer der genannten Bestimmungsstationen mittelst Strasseufuhrwerk	Giltig bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen
	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden			Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	kr. 12·6 14·0 4·4 5·6 4·0	kr. 62 61 59 59 54·9 54·9 54·9	kr. 14·40 16·20 14·85	Pfge. 115 115 114 113 116 117 115 116 116 114 112 115
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden		kr. 4·40 6·20 4·85	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Anfgabe- und der Empfangstation über die mittelst Strassenfuhrwerk erfolgte Zu- bezw. Abfuhr versehen sein müssen und längstens bis Ende Februar 1895 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	Anf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Anfgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Anf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
823	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmische Westbahn	a) Holz der Classe C Posit. II-20 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 b) des Specialtarifes 2 Pos. II-19 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holoubkau	Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz loco und trans. Leneschitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Verschieden	Kreuzer ö. W.: a) 35, b) 43		Verschieden		
				Rokycan	Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz loco und trans. Leneschitz					a) 37, b) 46				
				Zbirow	Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz loco und trans. Leneschitz Saaz					a) 33, b) 40 a) 34, b) 41 a) 36, b) 46 a) 37, b) 46 a) 31, b) 40				
824	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rothollgten Verwaltungen	Erde, und zwar: Porzellan-, Caolin- und Pfeifenerde, Chinaclay, Thonerde (lose oder nur in Säcken verpackt)	Tuschkau-Kosolup	Kleiaskal	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	78·9 kr.	62·8 kr.	16·1 kr.	Im Kartirungswege		
825	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Glasflaschen	Teplitz-Waldthor	Carlsbad	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	37·4 kr.	35·4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
826	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rothbeiligten Verwaltungen	G e t r e i d e	Mezö-Tur transit (Die Sendungen müssen in Tálmatér zur Aufgabe gelangen)	der Schweiz, Vorarlberg und Lindau	Bei Anlieferung eines Minimalquantums von 1000 t. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen and Frachtbrief	Bis 30. Juni 1894	Tarif, Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. September 1893, sowie die Ausnahmetarife für Getreide etc. der Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehre, giltig vom 1. Juni 1891	Verschieden	Verschieden	25 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens drei Monate nach Ablauf der Bogültigung der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen sind	

827

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	829	830	831	832	833
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	K.F.N.B.		B.E.B.	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Feuerfeste Ziegel	Kalksteine und Schotter	Mineralische Steinkohle	Malz	Schlacken, als: Convertorschlacken (eisenhältige zur Verhüttung), Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken
für die Transportstrecke: von	Blansko	Hohenstadt	Altkladno, Neukladno, Duby, Kladno, Buschtěhrad; Strebichovic-Vinaric (auch Libušiner Schacht)	Galgócz-Lipótvár, Holics, Morva-Szt. János, Nagy-Szombat, Nyitra, Pozsony, Pöstyén, Vágujhely	Segen-Gottes; Buhnu
für die Transportstrecke: nach	Lundenburg	Budigsdorf, Sichelsdorf	Wien (St.E.G.)	Wien St.E.G. transit (mit der Bestimmung nach Süddeutschland und der Schweiz)	Friedrichshütte
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehen-Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen der Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen und Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife. Die Sendungen müssen nach schweizerischen oder süddeutschen Stationen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Frachtzahlung nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband; Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer und Süddeutscher Eisenbahnverband	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890
Frachtsatz per 100 kg	Bestebt kein directer Satz	7·4 kr., 6·7 kr.	Besteben keine directen Frachtsätze, 65 kr.	Verschieden	Bestehen keine Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	20·4 kr.	6·5 kr., 5·0 kr.	48 kr., 48 kr.	Verschieden	0·92 Mark; 0·95 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		0·9 kr., 1·7 kr.	17 kr.	27, 26, 14, 29, 24, 23, 13, 24 Centimes; 21, 21, 11, 23, 19, 18, 11, 19 Pfennige	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Auf den Namen des Aufgebers lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1895 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit	Die in Nr. 147 ex 1893 und Nr. 14 ex 1894 sub Posit. 2782, bezw. 330 des Verordnungs-Blattes enthaltenen Publicationen werden hiemit aufgehoben	

Fortlaufende Nr.	884	885	886	887
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	Localbahn Cilli-Wöllan	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen und Eisenwaaren aller Art	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Blei der Position B—20 des Tarifes (Theil I)	Papier- und Pappen-Abfälle in fester Verschnürung od. verpackt
für die Transportstrecke: von	Wöllan	Trisst S.B. und Fiume	Triest S.B.	Budapest S.B.
für die Transportstrecke: nach	Sachsenfeld	Budapest S.B. und Uj-Szöny und den vor Budapest S.B. und Uj-Szöny gelegenen Stationen der Südbahn*) / Wien (Matzleinsdorf) und den vor Wien gelegenen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn*)	Budapest-Lipótváros und nyugoti p. u. / Budapest-Ó-Buda-Filatori-gát / Budapest-Dunapart t. p. u. Józsefváros	Görz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	In jedem Gewichte	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Betreff des Anf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen der Classe B	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	Localtarif	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 25. Mai 1891, bezw. Localtarif der Südbahn vom 1. April 1893 / Localtarif	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband (Heft II), giltig vom 25. Mai 1891, resp. Nachtrag III, giltig vom 1. Juni 1893	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz per 100 kg	27 kr. ö. W. = 54 Heller incl. Mgb.	Verschieden	373 Heller incl. ungar. Stener	
Zugestandener Frachtsatz	19 kr. ö. W. = 38 Heller incl. Mgb.	160 / 152 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	189 Heller incl. ungar. Stener	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	8 kr. ö. W. = 16 Heller	Verschieden	184 Heller	
per 100 kg			kr. incl. ungar. Steuer: 104 / 104 / 109; 99 / 97 / 104; 5 / 7 / 5	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen		*) Nebige nach Wien, Budapest und Uj-Szöny vorgelegenen Stationen angewiesenen Frachtsätze gelangen insolange zur Berechnung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen. Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 20. Februar l. J., sub Post 429, rücksichtlich der gleichen Relationen verlautbarte Begünstigung gegenstandslos		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 21. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 9. April 1894*), womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Der beiliegende, mit Stimmen-Einhelligkeit der drei Curien gefasste Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, welcher eine theilweise Abänderung des laut Artikels I des Gesetzes vom 18. Juli 1892 (R. G.-Bl. Nr. 109) genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der gedachten Verkehrsanlagen, wie auch einige nach Artikel IV des obigen Gesetzes der Gesetzgebung vorbehaltene Bestimmungen zum Gegenstande hat, wird genehmigt, und tritt demgemäss zu dem im Artikel IV des obigen Gesetzes festgesetzten Maximalbetrage die Anlehenssumme von 17,680.000 fl. hinzu.

Artikel II.

Unbeschadet der Begünstigungen, welche nach Artikel V des bezogenen Gesetzes für die daselbst unter Hinweis auf Artikel I, Z. 1 bis einschliesslich 4, desselben bezeichneten Verkehrsanlagen gewährt sind, wird in Ansehung der gedachten Verkehrsanlagen die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Verkehrsanlagen so wie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Die Stempel- und Gebührenfreiheit kommt auch den zu obigen Zwecken errichteten Verträgen, Eingaben und Urkunden zu, welche vor dem Beginne der Wirksamkeit des gegenwärtigen Gesetzes ausgefertigt worden sind.

Die vorstehenden und die Bestimmungen des vorhin angeführten Gesetzes finden gleichwie jene des Gesetzes vom 4. April 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 50) auf das nach Artikel I geänderte Programm volle Anwendung.

Artikel III.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister, Mein Finanzminister und Mein Minister des Innern beauftragt.

Wien, am 9. April 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p.
Wurmbrand m. p.
Bacquehem m. p.
Plener m. p.

*) Enthalten in dem am 17. April 1894 ausgegebenen XXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 73.

Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 16. Jänner 1894

wegen

Abänderung des mit Artikel I und § 1 der Gesetze vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109 und L.-G. u. V.-Bl. Nr. 42), beziehungsweise mit den Beschlüssen des Wiener Gemeinderathes vom 27. Jänner und 8. Juli 1892 genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien beschliesst im Sinne des Punktes VII, Absatz 6, beziehungsweise des Punktes VIII, Absatz 3, des nach Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109) genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien behufs besserer Ausführung dieses Programmes, wie folgt:

1. Die Ausführung der als Localbahnen in der ersten Bauperiode bis Ende 1897 herzustellenden Wienthal-Linie und Donau-Canal-Linie wird von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für Rechnung des von derselben verwalteten Fonds auf Grund der für diesen Fall gesetztlich festgestellten Beitragsleistung des Staates mit 85 pCt., des Landes mit 5 pCt. und der Gemeinde Wien mit 10 pCt. (Punkt IX, Z. 1 des Programmes, Artikel II, lit. f des Gesetzes) übernommen.

2. Die Ausführung der inneren Ring-Linie, für welche die programmgemässen Beiträge des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien in dem vom Landtage und Gemeinderathe bewilligten Maximalbeträgen (Landesgesetz vom 18. Juli 1892, L.-G. und V.-Bl. Nr. 42, und Gemeinderaths-Beschluss vom 27. Jänner 1892 und 8. Juli 1892) inbegriffen sind, bleibt vorläufig der Vorsorge im Wege der Concessions-Ertheilung an eine Privat-Unternehmung vorbehalten, wobei diese Linie nach Ermessen der Regierung mit elektrischem Betriebe ausgeführt werden kann.

3. Statt der im Programme (Punkt II, Abschnitt A., Z. II, lit. d.) an erster Stelle vorgesehenen, vom Westbahnhofe im Zuge der Gürtelstrasse und parallel mit der Gürtel-Linie bis zum Gumpendorfer Schlachthause führenden Strecke der Wienthal-Linie ist die laut des Programmes erst „bei eintretendem Bedürfnisse" in Aussicht genommene Fortsetzung vom Schlachthause im Wienthale aufwärts zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Hütteldorf sofort zur Ausführung zu bringen und in dieselbe die abzulösende und entsprechend umzubauende Dampf-Tramway-Strecke Gaudenzdorf—Hietzing einzubeziehen.

4. Die im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Z. 1, lit. a.) „bei eintretender Nothwendigkeit" vorgesehene directe Verbindung der Gürtel-Linie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn etwa in der Station Penzing entfällt gänzlich.

5. Der nach dem Programme (Punkt III, Z. 1) erst der zweiten Bauperiode nach Ende 1897 vorbehaltene Bau der Strecke Westbahnhof—Matzleinsdorf der Gürtel-Linie ist bezüglich der Theilstrecke Westbahnhof—Gumpendorfer-Linie in die erste Bauperiode einzubeziehen und gleichzeitig eine Verbindungscurve von der Gumpendorfer-Linie zum Anschlusse an die Wienthal-Linie in der Richtung gegen die Stieger-Brücke zur Ausführung zu bringen. Die Beitragsleistung der drei Curien erfolgt bezüglich der anticipirten Theilstrecke der Gürtel-Linie so wie bezüglich der Verbindungscurve mit dem bisher gesetzlich für die Hauptbahnen normirten Percentual-Verhältnisse.

6. Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien tritt an Stelle der Dampf-Tramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. in das von dieser letzteren mit der Gemeinde Wien am 29. April 1893 getroffene Uebereinkommen hinsichtlich der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen ein, welche sowohl die Localbahn als die Wienfluss-Regulirung und die Sammelcanäle treffen, und übernimmt demgemäss alle hieraus entspringenden Rechte und Pflichten gegenüber der Gemeinde Wien.

7. Der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bleibt vorbehalten, auf Grund der ihr nach Massgabe des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung 4percentiger Anlehen von den drei Curien zuzusichernden Annuitäten, Obligationen mit geringerer Verzinsung in entsprechend höherem Nominalbetrage auszugeben, insoweit hiedurch die vorerwähnte Gesammtannuität nicht überschritten wird.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 13. April 1894, Z. 659, betreffend die Ueberwachung der Bahnhofrestaurateure wegen klagloser Bedienung des reisenden Publicums.

In der Herbstsession 1893 hat der Staatseisenbahnrath beschlossen, Angesichts vorgekommener Klagen über die mangelhafte Vorsorge für die Verköstigung der Eisenbahnreisenden, insbesondere über die Unreinlichkeit und schlechte Lüftung von Restaurationslocalitäten, über den Zustand des Service, über die Ausstattung der Tabletten, über die Qualität der Speisen und Getränke u. s. w. das Handelsministerium zu ersuchen, dieser Angelegenheit seine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Das Handelsministerium sieht sich sohin veranlasst, die geehrte Verwaltung aufzufordern, bei dem Umstande, als die rücksichtlich der Bahnrestaurationen abgeschlossenen Pachtverträge genügende Handhaben bieten, um darauf zu dringen, dass allen billigen Anforderungen hinsichtlich der Qualität der Speisen und Getränke, wie auch hinsichtlich der Reinlichkeit der Gedecke und der Restaurationslocalitäten entsprochen werde, die Restaurateure in dieser Hinsicht strengstens überwachen zu lassen und im Falle des Vorkommens von begründeten Beschwerden nachdrücklichst und mit Anwendung aller zulässigen Mittel auf eine klaglose Bedienung des reisenden Publicums hinzuwirken.

Im Interesse des reisenden Publicums wäre es übrigens auch gelegen, wenn dasselbe zur Behebung vorkommender Uebelstände in der Weise mitwirken würde, dass die in den Stationen aufliegenden Beschwerdebücher auch zur Eintragung von Klagen über die Restaurationen benützt werden.

Es würde sich daher empfehlen, in den Restaurationslocalitäten, sei es durch Anschlag an den Wänden, sei es durch Fussnoten auf den Speisekarten, das Publicum darauf aufmerksam zu machen, dass allfällige Beschwerden in obiger Hinsicht in das in der Stationskanzlei aufliegende Beschwerdebuch eingetragen werden können, um die Abstellung der gerügten Uebelstände sicher herbeizuführen.

Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wird übrigens angewiesen, ihre inspicirenden Organe zu beauftragen, gelegentlich der dienstlichen Bahnbereisungen auch auf den Zustand und die Einrichtungen der Bahnhofrestaurationen ein verschärftes Augenmerk zu richten.

Wien, am 13. April 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe*), betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen.

(Fortsetzung.)

Darstellung der einzelnen Bahnprojecte.

Die besonderen Verhältnisse der einzelnen, im Gesetzentwurfe behandelten Bahnen in Absicht auf deren Trasseführung und bauliche Anlage, sowie deren wirthschaftliche, bezw. gesammtstaatliche Bedeutung und in finanzieller Beziehung sind in der folgenden Darstellung eingehend erörtert.

Die Ausführung einer Eisenbahn zur Verbindung der Bahnnetze von Böhmen und Sachsen zwischen **Carlsbad** und **Johann-Georgenstadt** war bereits in dem Gesetze vom 28. Juni 1872, R.-G.-Bl. Nr. 102, und in der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 13. November 1872, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1873, ferner in den mit der königl. sächsischen Regierung abgeschlossenen Staatsverträgen vom 24. December 1870, R.-G.-Bl. Nr. 62 ex 1871, und vom 5. Mai 1884, R.-G.-Bl. Nr. 142, vorgesehen; doch scheiterten bisher die wiederholten Versuche zur Realisirung dieses Bahnprojectes an Schwierigkeiten finanzieller Natur.

Nachdem ursprünglich nur die von einem Comité von Localinteressenten des Wistritz-Thales angeregte Trasseführung der fraglichen Bahnlinie von Carlsbad über Dallwitz und Lichtenstadt nach Salmthal und von da über Bärringen und Platten an die Reichsgrenze in Betracht kam, gelangte die Bahnangelegenheit nach mehrjährigen fruchtlosen Bemühungen dieses Consortiums im Jahre 1892 dadurch in ein neues Stadium, dass eine dem Rohlau-Thale angehörige Interessentengruppe unter Führung der Stadtvertretung von Neudek mit einem Variantenprojecte für die geplante Bahnlinie hervortrat und sofort die Sammlung von Interessentenbeiträgen mit grosser Rührigkeit zu betreiben begann Das gedachte Project, demzufolge die bestehende Localbahn Chodau - Neudek einerseits über Bärringen und Platten nach Johann-Georgenstadt fortgesetzt und andererseits durch einen bei Neurohlau abzweigenden Flügel mit der Station Carlsbad der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn verbunden werden soll, wurde im Monate Juni 1892 im Beisein von Vertretern des erwähnten Gegenprojectes der commissionellen Revision mit befriedigendem Erfolge unterzogen. Dagegen konnte bei dieser Amtshandlung die vom Handelsministerium nachdrücklichst angestrebte Einigung der beiden gegnerischen Interessentengruppen bezüglich der Trasseführung der intendirten Bahnlinie in der Theilstrecke Carlsbad—Bärringen nicht zuwege gebracht werden, und war die Regierung daher vor die Frage gestellt, welchem der beiden Projecte die für jedes derselben erbetene und nach der Sachlage unentbehrliche finanzielle Beihilfe des Staates zuzuwenden sei. Die Entscheidung hierüber wurde nach objectiver und sorgfältiger Erwägung aller in Betracht kommenden Momente — darunter des vergleichsweisen Ausmasses der Interessentenbeiträge — zu Gunsten der Linie im Rohlau-Thale getroffen, weil diese Linie sich vermöge ihres Verkehrsgebietes und ihrer Anlageverhältnisse in commercieller, eisenbahnpolitischer und betriebstechnischer Beziehung als die geeignetere darstellt, weshalb auch die sächsische Staatsregierung die Ausführung derselben auf das Wärmste befürwortet und hievon sogar die Erfüllung der ihr vertragsmässig obliegenden Verpflichtung zum Ausbau der jenseits der Reichsgrenze gelegenen Anschlussstrecke abhängig gemacht hat.

In Bezug auf die wirthschaftliche Bedeutung der projectirten Bahnlinie ist zu bemerken, dass das von ihr und der mitzubenützenden Localbahn Chodau - Neudek durchzogene Rohlau-Thal zu den dichtest bevölkerten und industriereichsten Thälern des Erzgebirges gehört; es stehen nämlich daselbst an grossen Industrie-Etablissements vier Porzellanfabriken, eine Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, ein Eisen- und Blechwalzwerk und eine Papierfabrik, welche zusammen nahezu 3000 Arbeiter beschäftigen, in intensivem Betriebe, während die Kleinindustrie durch zahlreiche mit Wasserkraft betriebene Holzstoff- und Cellulosefabriken, durch Brettsägen und Mahlmühlen, sowie durch Caolin-Schlemmereien vertreten ist.

Diese Productionszweige sind mit dem Absatze ihrer Erzeugnisse und dem Bezuge von Hilfsstoffen zum nicht geringen Theile auf das Ausland angewiesen und werden daher aus der Eröffnung einer neuen directen Bahnverbindung mit dem letzteren einen namhaften Nutzen ziehen.

In noch höherem Masse gilt dies von den durch die Concurrenz der Brüx-Duxer Kohlenreviere empfindlich gedrückten Braunkohlenwerken in den Chodau-Münchhofer und Elbogen-Neusattler Mulden, welche ungefähr den dritten Theil ihrer vier bis fünf Millionen Metercentner im Jahre betragenden Erzeugung an Braun-, Gas- und Glanzkohle gegenwärtig über Weipert, Klingenthal und Eger nach dem Deutschen Reiche ausführen.

Aus den vorangedeuteten Umständen kann auch auf die verkehrspolitische Nützlichkeit der projectirten Bahnverbindung geschlossen werden; die volle Bedeutung derselben wird aber erst ersichtlich, wenn man erwägt, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung durch den in naher Zeit zu gewärtigenden Hinzutritt der seit Langem in Aussicht genommenen Eisenbahn Marienbad - Carlsbad für den Wechselverkehr mit Deutschland eine neue Transitlinie gewinnt, über welche die genannte Verwaltung als Betriebsführerin frei verfügen kann.

Die Ausführungskosten der projectirten, rund 37 km langen Localbahn, welche nach der Type der Hauptbahnen zweiten Ranges angelegt und ausgestattet werden soll, sind

*) Ueberreicht in der 268. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. April 1894.

mit 3,673.400 fl. (= circa 100.000 fl. per Kilometer) veranschlagt, und ist in dieser Ziffer der Aufwand für eine zunächst in provisorischer Weise auszuführende und späterhin zu einem Centralbahnhofe der in Carlsbad neu einmündenden Eisenbahnen auszugestaltende Stationsanlage bei Donitz enthalten.

Nach Abrechnung der vom Königreiche Böhmen gegen Uebernahme von Stammactien zugesicherten Beitragsleistung von 250.000 fl. und der von den Interessenten zu übernehmenden restlichen Stammactien per 650.000 fl., erübrigt ein effectiver Restbetrag von 2,773.400 fl., welcher bei Annahme eines Zuzählungscurses von 98 pCt. durch ein bei der Böhmischen Landesbank auf Grund der staatlichen Erträgnissgarantie aufzunehmendes Darlehen von 2,830.000 fl. zu bedecken sein wird. (Art. III und IV.)

Was die Rentabilität der Projectslinie anbelangt, so sind die voraussichtlichen Reineinnahmen mit 71.000 fl. im Jahre zu veranschlagen. Stellt man dieser Ziffer die vom Staate zu garantirende Annuität von 119.318 fl. gegenüber, so ergibt sich, dass der Staat vorerst jährliche Garantiezuschüsse von circa 50.000 fl. zu leisten haben wird.

Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass bei fortschreitender Entwicklung des Verkehres, insbesondere nach dem Hinzutritte der Linie Marienbad—Carlsbad nicht nur jede weitere Zuschussleistung des Staates aufhören, sondern genügende Einnahmen zur Verfügung stehen werden, um die früher vom Staate geleisteten Vorschüsse zurückzuerstatten.

Die normalspurige Localbahn **Beneschau-Wlašim** (22·1 km) zweigt ab von der Station Beneschau der Staatsbahnlinie Wien—Prag und führt in südöstlicher Richtung nach Wlašim.

Das Verkehrsgebiet dieser Localbahn umfasst eine Gesammtfläche von circa 50.000 Hektar, wovon ungefähr 20 pCt. bewaldet sind, wogegen der übrige Theil für Zwecke der Landwirthschaft (Ackerbau und Viehzucht) nutzbar gemacht ist.

In mehreren an der Bahn gelegenen Orten werden grössere Wochen- und Jahrmärkte abgehalten, bei welchen ein lebhafter Handel mit Getreide und Vieh betrieben wird.

An Naturproducten, deren Verfrachtung der Localbahn zufallen wird, sind ausser Holz noch die Granit- und Kalklager bei Postupitz zu erwähnen und lassen auch die bei Chobot erworbenen Freischürfe auf Steinkohle nach dem Resultate der bisherigen Abteufungen einen ausgiebigen Grubenbetrieb erhoffen.

An industriellen Unternehmungen, deren Zahl durch das Zustandekommen der gedachten Localbahn zweifelsohne eine bedeutende Vermehrung erfahren würde, da die bedeutenden Wasserkräfte der Flüsse Blanitz, Sazava und Zelivka gegenwärtig nur zum geringsten Theile ausgenützt werden, bestehen dermalen bereits mehrere Dampfsägen und Brettersägen, Spiritusbrennereien und Kartoffelstärke-Fabriken.

Die effectiven Anlagekosten der genannten Localbahn sind einschliesslich der Kosten des Fahrparkes per 120.000 fl., der Intercalarzinsen per 34.000 fl. und eines Reservefondes von 31.600 fl. mit 1,230.000 fl. (gleich 55.900 fl. per Kilometer) veranschlagt. Interessentenbeiträge gegen Refundirung in Stammactien sind derzeit in der Höhe von 215.000 fl. sichergestellt. Nachdem aus Landesmitteln für diese Localbahn eine Beitragsleistung von 115.000 fl. durch Uebernahme von Stammactien gewidmet wird, ist auf Grund der vom Staate zu gewährenden Garantie das Resterforderniss von 900.000 fl. durch ein von der Unternehmung bei der Böhmischen Landesbank aufzunehmendes Darlehen zu beschaffen (Artikel III und IV).

Nach den vorliegenden Berechnungen dürften sich die Gesammt · Jahreseinnahmen auf 81.000 fl. stellen, während die Betriebsausgaben mit 38.000 fl. veranschlagt werden. Der sonach voraussichtlich resultirende Ueberschuss von 43.000 fl. erscheint ausreichend, um das vom Staate zu garantirende jährliche Erforderniss von 37.946 fl. zu bedecken, und dürfte daher die vom Staate für dieses Bahnunternehmen zu gewährende Erträgnissgarantie mindestens für die Dauer nicht in Anspruch genommen werden.

Die 31 km lange, unter Anwendung der Schmalspur auszuführende Localbahn **Neuhaus-Neubystritz** nimmt ihren Ausgang in der Station Neuhaus der Linie Wessely—Neuhaus—Iglau der k. k. Staatsbahnen, benützt zu Anfang in einer Länge von 2·5 km den Bahnkörper der genannten Staatsbahn, berührt sodann in ihrem Zuge die Ortsgebiete von Heinrichschlag, Rammerschlag und Tieberschlag und gelangt schliesslich über Adamsfreiheit zur Endstation Neubystritz.

Die vorbezeichnete Localbahn durchzieht eine dichtbevölkerte, industriereiche Gegend, in welcher auch Ackerbau und Viehzucht eifrig betrieben werden. An industriellen Etablissements, welche im Attractionsgebiete der projectirten Bahn schon gegenwärtig bestehen, sind besonders hervorzuheben: die Spinnfabrik in Roskosch, Handwebereien in und bei Tremles und Königseck, die Tuchfabrik in Albern, mehrere Webereien, Färbereien, sowie eine Spiritusfabrik in Neubystritz. Das effective Anlagecapital für die gedachte Localbahn ist inclusive eines Betrages von 142.000 fl. für den Fahrpark, der Intercalarzinsen per 28.500 fl. und eines Reservefondes von 17.000 fl., mit 1,183.000 fl. (= 38.200 fl. per Kilometer veranschlagt.

Nachdem von den Interessenten ein Betrag von 68.000 fl. gegen Refundirung in Stammactien übernommen und vom Königreiche Böhmen die seinerzeit für den Fall der normalspurigen Anlage der Bahn zugesicherte Beitragsleistung von 135.000 fl. gleichfalls gegen Refundirung in Stammactien auch für den Fall der schmalspurigen Ausführung der Localbahn aufrecht erhalten wurde, ist das Resterforderniss von 980.000 fl. auf Grund der vom Staate zu gewährenden Erträgnissgarantie durch ein bei der böhmischen Landesbank aufzunehmendes Darlehen von 1,000.000 fl. (bei Annahme eines Zuzählungscurses von 98 Procent) zu beschaffen (Artikel III und IV).

Nach der aufgestellten Rentabilitätsberechnung ist eine Bruttoeinnahme von jährlich 91.000 fl., sohin nach Abzug der mit 54.300 fl. ermittelten Betriebskosten ein Nettoertrag von 36.700 fl. oder rund 37.000 fl. in Aussicht zu nehmen, so dass sich gegenüber dem zu garantirenden Jahresertrage von 42.162 fl. ein jährlicher Abgang von circa 5000 fl. ergibt.

Behufs Einbeziehung der königlichen Leibgedingstadt Polička innerhalb der Stadtmauern und ihrer Umgebung in das Eisenbahnnetz, wodurch ein ausgedehntes, dichtbevölkertes Gebiet dem allgemeinen Verkehre erschlossen würde, ist von den Interessenten in erster Linie die Herstellung einer Zweigbahn von der Station **Zwittau** der vormaligen nördlichen Staatsbahn nach **Polička** in Aussicht genommen worden. Der Ausgangspunkt dieser 21 Kilometer langen normalspurigen Localbahn wäre in

der Station Zwittau der Linie Brünn—Prag der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gelegen, und würde die Trasse über Rausenstein und Stangendorf führen, woselbst (Kilometer 10·3) die Landesgrenze zwischen Mähren und Böhmen überschritten wird. In ihrem weiteren Zuge berührt die projectirte Bahn die Ortsgebiete von Blumenau und Laubendorf und endet nordöstlich der Stadt Polička.

In dem durch die projectirte Localbahn durchzogenen Gebiete wird in erster Linie die Landwirthschaft betrieben und ist der Flachsbau ein ziemlich bedeutender; es würde demnach durch das Zustandekommen der projectirten Localbahn den zahlreichen zum Attractionsgebiete derselben gehörigen Gemeinden die Verwerthung ihrer Agriculturproducte wesentlich erleichtert.

Die effectiven Anlagekosten der Localbahn Zwittau—Polička sind einschliesslich eines Betrages von 125.000 fl. für den Fahrpark, der Intercalarzinsen per 21.800 fl., und eines Reservefondes von 21.000 fl., mit 915.000 fl. (= 43.600 fl. per Kilometer) veranschlagt.

Für diese Localbahn sind ausser der vom Königreich Böhmen gegen Refundirung in Stammactien gewidmeten Beitragsleistung von 100.000 fl. und einem à fonds perdu bewilligten Beitrage des Landes Mähren von 18.000 fl. noch Interessentenbeiträge von zusammen 112.000 fl. zugesichert worden, so dass ein effectiver Restbetrag von 685.000 fl. auf Grund der vom Staate zu gewährenden Reinertragsgarantie durch ein bei der böhmischen Landesbank zum Zuzählungscourse von mindestens 98 Procent, demnach im Nominalbetrage von rund 700.000 fl. zu beschaffen ist (Artikel III und IV).

Neuesten Mittheilungen zufolge ist aber eine sehr erhebliche Erhöhung der Interessentenbeiträge zu gewärtigen, welche eine entsprechende Herabminderung des vom Staate zu garantirenden bevorrechteten Theiles des Anlagecapitals ermöglichen würde.

Die gesammten jährlichen Bruttoeinnahmen dürften sich nach den gepflogenen Berechnungen auf 70.000 fl. stellen, welchem Betrage die Betriebskosten mit 43.000 fl. entgegenstehen, so dass sich ein Gesammtnettoertrag von 27.000 fl. ergeben wird, welcher das vom Staate zu garantirende jährliche Reinerträgniss nahezu erreicht.

Als das vorgedachte Project einer möglichst kurzen und directen Einbeziehung der Stadt Polička in das Eisenbahnnetz durch Ausführung der Flügelbahn Zwittau—Polička sich bereits in einem sehr vorgeschrittenen Stadium der Verhandlung befand, wurde von einer anderen Interessentengruppe ein Alternativ-, respective Concurrenzproject in Anregung gebracht, wonach die Stadt Polička an die Linie Brünn—Prag der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in der Art angeschlossen werden soll, dass die Trasse der herzustellenden Localbahn an der Westseite der Station Brüsau-Brünnlitz der vorgenannten Hauptbahn ihren Anfang nehmen und nach Ueberschreitung der mährisch-böhmischen Landesgrenze in den Thälern des Biala- und Kretinkabaches, dann des Goldbaches und Bistrauer Baches über Bistrau, Schönbrunn und Riegersdorf nach Polička geführt werden soll, woselbst im Süden dieser Stadt die Endstation gleichen Namens projectirt ist.

Die Länge dieser Trasse beträgt 32·5 Kilometer, und sind die Anlagekosten bei normalspuriger Ausführung mit 1,900.000 fl. (= 58.500 fl. per Kilometer) veranschlagt, in welchem Betrage die Kosten für den Fahrpark mit 174.000 fl., Intercalarzinsen mit 54.000 fl. und ein Reservefond mit 49.000 fl. eingerechnet sind.

Nachdem diese Anlagekosten insbesondere mit Rücksicht auf die voraussichtlich unzulängliche Rentabilität der projectirten Bahn ziemlich bedeutend erscheinen, wurde die eventuelle Anlage der Schmalspur ins Auge gefasst, in welchem Falle sich die Länge der Trasse auf 44 Kilometer stellen würde und die Anlagekosten sich auf 1,510.000 fl. (= 44.400 fl. per Kilometer) herabmindern würden, in welcher Kostensumme ein Betrag von 187.800 fl. für den Fahrpark, 47.300 fl. an Intercalarzinsen und ein Reservefond von 49.000 fl. inbegriffen ist.

Wenngleich die Trasse des vorbeschriebenen Alternativprojectes durch ein weniger günstiges Terrain führt und beim Bahnbaue mehrfache technische Schwierigkeiten zu überwinden sein würden, so konnte sich die Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die in Aussicht gestellten namhaften Interessentenbeiträge von nahezu 300.000 fl. diesem Projecte gegenüber umso weniger ablehnend verhalten, als die Realisirung desselben zweifellos zur Hebung der Erwerbsthätigkeit in den berührten Gemeinden und in dem ganzen Attractionsgebiete wesentlich beitragen und geeignet sein würde, die wirthschaftliche Entwicklung dieser derzeit verarmten Gegenden zu ermöglichen, aus welchen Gründen augenscheinlich auch der Landtag des Königreiches Böhmen das obige Project in erster Reihe auf Grund einer vom Lande bezüglich des Vorzugscapitals dieser Bahn zuzusichernden Erträgnissgarantie in Aussicht nimmt.

Im Falle der Sicherstellung dieses Bahnprojectes auf Grund einer Garantiezusicherung des Königreiches Böhmen würde eine Ergänzung der Interessentenbeiträge von 295.000 fl. auf 30 Procent des Anlagecapitals durch eine staatliche Beitragsleistung von 158.000 fl. gegen Refundirung in Stammactien erforderlich sein (Artikel VIII—XI), wobei zwar von der Voraussetzung der schmalspurigen Anlage der Bahn ausgegangen wird, jedoch dem Wunsche der Interessenten entsprechend auch die normalspurige Herstellung nicht ausgeschlossen sein soll, wenn dieselbe infolge Herabminderung der Baukosten oder Erhöhung der Interessentenbeiträge, ohne Erhöhung der staatlichen Beitragsleistung zu ermöglichen sein sollte.

Nachdem die technischen und commerciellen Erhebungen bezüglich des letzteren Projectes noch nicht so weit vorgeschritten sind, um schon jetzt die endgiltige Entscheidung zu Gunsten eines der beiden Alternativprojecte treffen zu können, überdies vorher auch noch das Einvernehmen mit dem böhmischen Landesausschusse zu pflegen sein wird, sind in dem vorliegenden Gesetzentwurf die beiden zur Einbeziehung der Stadt Polička in das Bahnnetz projectirten Zweigbahnen alternativ aufgenommen worden.

Die normalspurige, 43 Kilometer lange Localbahn **Čerčan—Modřan** zweigt am südlichen Ende der Station Čerčan-Pišely der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag ab, berührt in ihrem Zuge die Ortsgebiete von Chrast, Prosetschnitz, Borek, Davle, Stochowitz und Wram und endet in der Station Modřan der in jüngster Zeit vom Staate erworbenen Localbahn Nusle—Modřan.

Bei Měchenitz in Kilometer 32 dieser Localbahn soll eine 28 Kilometer lange Abzweigung nach Dobříš geführt werden.

Das von der projectirten Localbahn durchzogene Gebiet ist dicht bevölkert und wird in demselben nebst der Landwirthschaft auch Viehzucht in grösserem Umfange betrieben. Ausgebreitete Waldungen finden sich insbesondere in der Umgebung von Dobříš. An den beiden

Ufern des Sázavaflusses erstrecken sich üppige Ackerböden, woselbst mit Vortheil Rübe gepflanzt wird. Ausserdem finden sich daselbst vor grosse Lager von Kalkstein und Granit, der ob seiner vorzüglichen Qualität viel gesucht wird. Von hervorragender Bedeutung ist ferner der grosse Sienitbruch beim Teiche Svarov. Zahlreiche industrielle Unternehmungen, von denen die Werke und Anlagen nächst Althütten, die Spinnfabrik Brodetz, die Chamotte- und Thonwaarenfabrik Strnad der Herrschaft Königsaal in erster Linie hervorzuheben sind, stehen im steten Betriebe.

Das effective Anlagecapital für die Hauptlinie und deren Abzweigung ist inclusive eines Betrages von 420.000 fl. für den Fahrpark, der Intercalarzinsen per 114.600 fl. und eines Reservefondes von 65.000 fl., sowie einschliesslich des von der Localbahnunternehmung zu leistenden Beitrages für die bei Königsaal herzustellende Brücke über die Moldau per 42.000 fl., im Ganzen mit 4,026.000 fl. (= 56.700 fl. per Kilometer) veranschlagt.

Nachdem von den Interessenten Beitragsleistungen von zusammen 860.000 fl. in Stammactien gezeichnet sind und eine weitere Beitragsleistung derselben zum Zwecke des Brückenbaues bei Königsaal mit 12.800 fl. in Anspruch zu nehmen ist, entfällt auf den Staat behufs Ergänzung der obigen Interessentenbeiträge per zusammen 872.800 fl. auf die vom böhmischen Landesausschusse als Voraussetzung für die Garantie des Landes bezüglich des Vorzugscapitals angeforderte 30procentige Quote des Anlagecapitals, das ist auf den Betrag von 1,207.800 fl. ein gegen Refundirung in Stammactien einzuzahlender Beitrag von 335.000 fl. (Artikel VIII—XI).

Nach den Erhebungen des Experten des böhmischen Landesausschusses sind die Reineinnahmen der projectirten Bahn mit rund 115.000 fl. anzunehmen, wodurch die vom Lande zu übernehmende Jahreslast von rund 119.000 fl. nahezu gedeckt würde.

Nach einer anderen Ermittlung sind die Bruttoeinnahmen mit 310.000 fl., die Betriebskosten mit 140.000 fl. zu veranschlagen, so dass eine jährliche Reineinnahme von 170.000 fl. erübrigen würde, welche einer vierprocentigen Verzinsung des gesammten Anlagecapitals nebst der Tilgungsquote entsprechen würde.

Der im Norden und Osten von der Buschtěhrader Eisenbahn, im Süden und Westen von der Böhmischen Westbahn und der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger eingeschlossene, ausgedehnte Landestheil Böhmens entbehrt fast in seinem ganzen Umfange der Wohlthat localer Eisenbahnverbindungen. Dieser in den gegenwärtigen Zeitläuften besonders empfindliche Mangel an Communicationsmitteln bringt es mit sich, dass in dem gedachten Gebiete der Betrieb der Land- und Forstwirthschaft, auf welchen die Bewohner angewiesen sind, sich wenig lohnend gestaltet, dass Handel und Gewerbe stagniren und eine industrielle Thätigkeit, deren Vorbedingungen in mannigfachen, örtlichen Hilfsquellen der Natur gegeben wären, sich kaum anzusetzen, geschweige denn gedeihlich zu entwickeln vermag.

Diesem Zustande wirthschaftlicher Depression soll durch die Ausführung der Localbahnen **Rakonitz—Mlatz, Rakonitz—Pladen, Pladen—Buchau** und **Protiwitz—Petschau** abgeholfen werden, und wird daher die wichtigste Aufgabe dieser Localbahnlinien darin bestehen, in dem fraglichen Gebiete durch Erleichterung der Abfuhr der vorhandenen überschüssigen Bodenproducte und der Zufuhr mangelnder Güter — darunter insbesondere der mineralischen Brennstoffe — eine erhöhte, gewinnbringende Erwerbsthätigkeit hervorzurufen.

Der in Aussicht genommene Complex von Localbahnen wird aber ausserdem die wichtige verkehrspolitische Function erfüllen, zwei durch Privatbahnen getrennte Linien des staatlichen Bahnnetzes zunächst miteinander und voraussichtlich in naher Zukunft auch mit der in Petschau anzuschliessenden, projectirten Bahnlinie Marienbad—Karlsbad in Verbindung zu bringen, so dass die Staatseisenbahnverwaltung in absehbarer Zeit über einen eigenen, einheitlichen Verkehrsweg vom Mittelpuncte des Landes an die nordwestliche Peripherie desselben wird verfügen können.

Von diesem Gesichtspuncte aus betrachtet, stellt sich das an und für sich genommen geringfügige finanzielle Opfer, welches die Staatsverwaltung zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes für die intendirten Localbahnlinien zu bringen hätte, als eine fruchtbringende Aufwendung im wohlverstandenen Interesse des Staatseisenbahnbetriebes dar und erscheint die staatliche Beitragsleistung für die fraglichen Localbahnen umsomehr gerechtfertigt, als von Seite der Staatsverwaltung aus gesammtstaatlichen Rücksichten eine mit bedeutenden Mehrkosten verbundene erhöhte Leistungsfähigkeit dieser Bahnlinie angefordert werden muss.

Im Einzelnen ist zu den Projectslinien Folgendes zu bemerken:

Die rund 41 Kilometer lange Localbahn Rakonitz—Mlatz zweigt aus der Station Rakonitz der Staatsbahnlinie Beraun—Rakonitz in westlicher Richtung, durchschneidet die mit vorzüglichem Rüben- und Hopfenboden ausgestatteten politischen Bezirke Rakonitz und Kralowitz und mündet bei Mlatz in die Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen. Die Bahnlinie berührt in ihrem Zuge die Städte Čistá, Kralowitz und Kozlan, welche zusammen eine Einwohnerschaft von 5681 Personen aufweisen; jede dieser Städte besitzt nebst zahlreichen Handels- und Gewerbeunternehmungen, von welchen in Kozlan das Töpfergewerbe im grösseren Umfange betrieben wird, eine Bierbrauerei; ausserdem befindet sich in Čistá eine ansehnliche Dampfmühle.

Die Anlagekosten der genannten Localbahn sind mit 1,837.000 fl. (= 44.800 fl. per Kilometer) präliminirt, wovon auf die Interessenten 357.100 fl. und auf den Staat 194.000 fl. oder rund 10 Procent des Gesammterfordernisses entfallen (Artikel VIII—XI). Nach den gepflogenen Rentabilitätsberechnungen dürfte auf die vom Staate zu übernehmenden Stammactien späterhin eine, wenn auch bescheidene Dividende entfallen.

Durch die circa 27 Kilometer lange Localbahn Rakonitz—Pladen, welche ebenso wie die früher erwähnte Localbahn eine Verbindung der Staatsbahnlinien Beraun—Rakonitz und Pilsen—Priesen herstellt, sollen die Ortschaften Senomot, Schanowa, Pischolik und Woratschen, sowie die Stadt Jechnitz (1408 Einwohner) in das Eisenbahnnetz einbezogen werden. Im Verkehrsgebiete dieser Bahn, welches gleichfalls über guten Rübenboden verfügt, lagern — wie durch jüngst vorgenommene Probebohrungen constatirt erscheint — Kohlenflötze von ansehnlicher Mächtigkeit. Von wirthschaftlicher Bedeutung sind auch die bei Woratschen und Jechnitz gelegenen, ausgedehnten und im besten Culturzustande befindlichen Forste, für deren Producte das Gebiet von Rakonitz eine aufnahmsfähige Absatzstätte bilden wird. Nächst Jechnitz

befinden sich ergiebige, bisher aber nur im bescheidensten Umfange abgebaute Lehmlager, sowie zahlreiche Granitbrüche; das in den letzteren gewonnene vorzügliche Material wird, wie dessen Verwendung bei dem Maria Theresia-Denkmal in Wien beweist, schon jetzt nach weiten Entfernungen abgesetzt.

Die Ausführungskosten der geplanten Localbahn sind auf 1,290.000 fl. (= 47.800 fl. per Kilometer) veranschlagt; die Beitragsleistung der Interessenten beläuft sich auf 300.000 fl., jene des Staates auf 87.000 fl. (= 6·8 Procent) (Artikel VIII—XI). Die zu gewärtigenden jährlichen Reineinnahmen der Localbahn dürften, wenn auch nicht sofort, doch in nicht zu ferner Zukunft die landesübliche Verzinsung des aufzuwendenden Anlagecapitals ermöglichen.

Die circa 36 Kilometer lange Localbahn Pladen—Protiwitz (Luditz)—Buchau, welche in der Station Pladen der Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen an die zuvorgedachte Localbahn anschliesst, berührt in ihrem Zuge die Städte Lubenz, Chiesch, Luditz und Buchau, mit einer Einwohnerschaft von zusammen rund 6000 Seelen. Der Landstrich, welchen diese Localbahn durchziehen soll, befindet sich seit der Zeit, wo der ehemals so rege Verkehr auf der Prag-Karlsbader Kunststrasse aufgehört hat, in einem unleugbaren wirthschaftlichen Niedergange, welcher in der zunehmenden Verschuldung des bäuerlichen Grundbesitzes, in Betriebseinschränkungen der wenigen aus früherer Zeit noch vorhandenen Industrieunternehmungen und in einer erheblichen Abnahme der Bevölkerung deutlich zu Tage tritt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die projectirte Localbahn durch Erleichterung und Verwohlfeilung des Güter- und Personentransportes auf alle Zweige der Erwerbsthätigkeit belebend einwirken und insbesondere dazu Anstoss geben wird, dass die auch in diesem Landstrich vorkommenden Flötze von Stein- und von Braunkohle, deren Abbau lediglich wegen der schwierigen Transportverhältnisse eingestellt werden musste, neuerlich zum Aufschlusse gelangen.

Die präliminirten Anlagekosten der fraglichen Localbahn betragen 1,476.000 fl. (= 41.000 fl. per Kilometer), die Interessentenbeiträge 400.000 fl. und die Subvention des Staates (nach Artikel VIII—XI) 43.000 fl. (= 2·9 Procent).

Die Rentabilität dieser Linie dürfte sich insbesonders nach erfolgter Einbeziehung der Strecke Pladen—Protiwitz (Luditz) in die Durchzugslinie über Petschau nach Marienbad und Karlsbad gleichfalls nicht ungünstig gestalten.

Als Fortsetzung und werthvolle, ja geradezu nothwendige Ergänzung der vorgedachten Bahnlinie stellt sich die von ihr in der Station Protiwitz (Luditz) abzweigende, rund 40 Kilometer lange Localbahn nach Petschau dar, deren Trasse in ihrem zunächst südlichen und weiterhin westlichen Zuge die Orte Stiedra, Pürles, Kummerau und die Stadt Theusing (2242 Einwohner) berührt, um sodann, dem Thale des Teplflusses folgend, bei Petschau (2205 Einwohner) ihren vorläufigen End- und zukünftigen Anschlusspunkt an die projectirte Bahnlinie Marienbad—Karlsbad zu erreichen.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse des von dieser Localbahn durchzogenen Landstriches mit einer Einwohnerzahl von mehr als 20.000 Seelen sind jenen des früher beschriebenen Verkehrsgebietes der Linie Pladen—Buchau durchaus analog.

Das Anlagecapital der Projectslinie ist mit 1,956.000 fl. (= 48.900 fl. per Kilometer) veranschlagt und entfallen hievon auf die Interessenten 502.800 fl., auf den Staat (nach Artikel VIII—XI) 84.000 fl. (= 4·3 Procent). Zu ihrer vollen Ertragsfähigkeit wird auch diese Linie erst mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der Bahnverbindung Marienbad—Karlsbad gelangen. (Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Gürtellinie: Bauconsensertheilung für die Theilstrecke Westbahnhof—Michelbeuern.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. und 16. Februar durchgeführten politischen Begehung und Stationscommission wurde für die Theilstrecke Westbahnhof—Michelbenern (km 2·636 bis km 5·057) der Gürtellinie der Bauconsens etheilt. [6. April, Z. 13.971.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Umgestaltung der Weichensicherungs-Anlage in Deutschbrod.) Die Weichensicherungs-Anlage in Deutschbrod wurde umgestaltet und ergänzt. [6. April, Z. 9884.]

— (Aenderung an dem Durchlasse bei Hetzmannsdorf-Wullersdorf.) Die Sohlenvertiefung des Gansgraben-Durchlasses bei der Station Hetzmannsdorf—Wullersdorf in km 58·0/1 der Linie Wien—Tetschen wurde genehmigt. [4. April, Z. 13.866.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Provisorisches Geleise in der Station Rossitz.) Die Anlage eines provisorisches Geleisen von der Station Rossitz zu der im Baue begriffenen Zuckerraffinerie des H. Benies wurde genehmigt. [31. März, Z. 11.972.]

— (Aufstellung eines Schuppens in der Station Choteboř.) Zur Einlagerung von Salz, Kohle und Kalk wurde in der Station Choteboř für Anton Zezulak ein Schuppen aufgestellt. [4. April, Z. 13.513.]

Localbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Herstellung einer Waggonbrückenwaage.) In der Station Humpoletz wurde eine Waggonbrückenwaage hergestellt. [4. April, Z. 17.604.]

Projectirte Localbahn von Pardubitz nach Tynischt. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes der Stadtgemeinde Pardubitz und des Victor Nobak für eine normalspurige Localbahn von Pardubitz nach Tynischt für den 24. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hoffmann betraut. [G.-I.-Z. 6724.]

Projectirte schmalspurige Localbahn von Rzeszów über Dynów und Grabownica nach Rymanów-Bad. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Trassenrevision hinsichtlich des vom Reichsraths-Abgeordneten Dr. Carl Lewakowski vorgelegten Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Rzeszów über Dynów und Grabownica nach Rymanów-Bad für den 23. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 6560.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von vier Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens des Oesterr. Vereines für chemische und mettallurgische Production in Anssig a. d. Elbe bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow vier Reservoirwagen mit Bremse für Säuretransporte, welche nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 4. Jänner 1890, Z. 50.506, genehmigten Typen gebaut wurden, in den gesellschaftlichen Wagenpark der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden. [Z. 17.607.]

Seilbahn auf den Grazer Schlossberg. (Genehmigung der maschinellen Anlagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Ingenieur L. Ph. Schmidt in Graz Namens der Concessionäre für die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz vorgelegten Detailpläne für die maschinellen Anlagen und Betriebseinrichtungen der projectirten Seilbahn genehmigt. [Z. 12.144.]

Böhmische Westbahn. (Sommerfahrplan.) Vom 1. Mai an tritt auf der Böhmischen Westbahn der Sommerfahrplan in Kraft, wodurch jedoch gegen den gegenwärtigen Fahrplan nur geringfügige Aenderungen eintreten. Der von Prag Westbhf. um 11 U. 20 M. Vorm. abgehende Schnellzug Nr. 1 erhält in Pilsen wieder directen Anschluss an den Schnellzug der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Marienbad (Ankunft 3 U. 6 M. Nachm.), Eger (Ankunft 3 U. 47 M. Nachm.) und in Eger weiter Anschluss nach Franzensbad (Ankunft 4 U. 13 M. Nachm.), ferner in Pilsen an den Schnellzug nach Budweis und Wien. Desgleichen findet der in Prag Westbhf. um 5 U. 29 M. Nachm. eintreffende Schnellzug Nr. 2 in Pilsen wieder Anschluss an den Schnellzug der k. k. Staatsbahnen von Eger und findet in dieser Richtung die Abfahrt von Franzensbad um 12 U. 45 M. Nachm., von Eger um 1 U. 5 M. Nachm. und von Marienbad um 1 U. 47 M. Nachm. statt. In Furth bleiben die bereits derzeit bestehenden sehr günstigen Anschlüsse an die Schnellzüge der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach, bezw. von Nürnberg, München, Innsbruck, Rom und der Schweiz unverändert aufrecht. Ab 1. Juni werden dieselben überdies in Nürnberg Anschluss an die neuen Ostende-Expresszüge nach, bezw. von dem Rhein, Belgien und London finden, wodurch die Fahrtdauer Prag—Frankfurt auf 13 Stunden 30 Minuten, Prag—Köln auf 17 St. 20 M., Prag—Brüssel auf 21 St. 10 M., Prag—London auf 29 St. 10 M. gekürzt wird. Der Personenzug Nr. 3 (Prag Westbhf. ab um 8 U. 15 M. Abds.) wird in Zbirow Haltestelle bedingungsweise anhalten, jedoch lediglich um Reisende abzusetzen, wogegen ein Einsteigen von Passagieren dortselbst unbedingt ausgeschlossen bleibt. Auch wird eine Aufnahme, bezw. Ausfolgung von Reisegepäck nach der Haltestelle Zbirow bei diesem Zuge nicht stattfinden.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja. Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 37—42 verlautbart den Wortlaut der vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 20. März 1894, Z. 18.541, dem Alexander Fest verliehenen Concession für die als normalspurige Localbahn zu erbauende und als solche zu betreibende Eisenbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1893, Vorconcession Post 2 und Nr. 112 ex 1893). Das effective Baucapital dieser von der Station Szepes-Olaszi-Váralja der Linie (Oderberg—) Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigenden, im Bereiche des Comitates Szepes (Zips) im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden Eisenbahn, ist mit fl. 330.000 bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und für den gemeinsamen Betrieb mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einzurichtende Ausgangsstation Szepes-Olaszi-Váralja;
2. Welbach als Haltestelle, für den Güterverkehr in Wagenladungen einzurichten, 150 m lang;
3. die Endstation Szepes-Váralja, für den gesammten Verkehrsdienst einzurichten, Wasserstation, 310 m lang.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 21. März, Z. 13.308, dem Landtags-Abgeordneten für Croatien, Georg Dedovich, für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im oberen Kulpathale über Dubovar, Jelsa-Mala, Serovskoselo, Netretić, Modrus-Potok, Griece, Ribnik und die Gemarkung der Gemeinde Brihano bis Brod (an der croatisch-krainischen Landesgrenze) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. April, Z. 17.931, dem Carl Mezey für eine von der Donau-Dampfschiffahrts-Station Palanka (Német-Palanka, zwischen Gombos-Erdöd und Ujvidek [Neusatz]) abzweigende und diese im Bereiche des Torontáler Comitates über die Gemarkung der Gemeinde Torozat in der Station Hegyes-Feketehegy (Kis-Hegyes) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Untergrundbahn in Budapest. (Kosten-Voranschlag und Amortisation des Anlagecapitals.) Dem Kostenvoranschlage zufolge, welcher für die von der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe im Vereine mit der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) vom Giselaplatze (Centrum des IV. Bezirkes, Innere Stadt) aus bis ins Stadtwäldchen projectirte Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 38, Generalversammlungs-Bericht der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit Pferdebetrieb) von der hauptstädtischen Municipalverwaltung aufgestellt wurde, wäre die Untergrundbahn um etwa 15 Percent theurer als eine im Niveau der Strasse angelegte Bahn. Nach Ablauf der Concessionsdauer würde die Bahn mit all' ihrem Zubehör ohne Entschädigung in das Eigenthum der Commune gelangen. Das Gutachten des mit der Kostenberechnung betrauten hauptstädtischen Ingenieuramtes concludirt in dem Antrage, dass auf der proponirten Basis die Verhandlungen wegen Zustandekommens dieser Bahn einzuleiten seien.

Ungarische Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 4. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Leo Lánczi, Director der Budapester Commercialbank, die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Monate August 1892 unter den Auspicien der Ungarischen Commercialbank im Vereine mit der Oesterreichischen Länderbank und der Bankfirma Erlanger's Söhne in Frankfurt a. M. gegründeten „Ungarischen Localeisenbahn-Actiengesellschaft“ (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 97 ex 1892) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht der Direction über die Gestion seit Beginn der Gesellschaft zur Verlesung. Diesem zufolge hat die Gesellschaft seit ihrer Constituirung nachfolgende Geschäfte abgeschlossen, und zwar wurden durch die Gesellschaft käuflich erworben: fl. 718.500 Pr.-Act. der Budapest-Lajosmizseer Localbahn-A.-G., fl. 2,516.200 Pr.-Act. der Bács-Bodrogher Localbahn-A.-G., fl. 1,379.200 Pr.-Act. der Balaton—Szt. György—Somogy-Szobber Localbahn-A.-G.; ferner wurden pfandrechtlich belehnt: fl. 606.900 Pr.-Act. der Haraszti-Ráczkéveer Localbahn-A.-G., fl. 1,273.000 Pr.-Act. der Ungthal-Localbahn-A.-G., fl. 1,809.400 Pr.-Act. der Békés-Csánáder Localbahn-A.-G., zusammen fl. 8,303.200 Nom. Pr.-Act. von Eisenbahnen mit einer Gesammtlänge von 387 km. Der Bericht constatirt, dass die Gesellschaft seit ihrem kurzen Bestande der sich gestellten Aufgabe, Förderung des Baues von Vicinalbahnen, in vollem Masse entsprochen hat. Auf Grund obiger Geschäfte hat das Institut fl. 10,641.000 eigene, mit $4^1/_2$ Percent verzinsliche, in 50 Jahren rückzahlbare Obligationen investirt und gut classirt. Die Bilanz pro 31. December 1893 schliesst mit fl. 150.188·05 Reingewinn, von welchem fl. 120.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 6 per Actie verwendet, fl. 30.000 dem Reservefond zugewiesen und fl. 188·05 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Ertheiluug des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in beide Körperschaften.

Ausland.

Grossbritannien. (Bahn-Vorlagen an das Parlament für das Jahr 1894.) Die Gesammtzahl der eingebrachten Ansuchen um neue Canäle, Tramways, Gas- und Wasserleitungen für die Session 1894 beträgt 127, gegen 134 im Vorjahre. Der für diese Zwecke insgesammt in Aussicht genommene Betrag ist 22,146.305 £, d. i. um 7,922.365 £ weniger als im Vorjahre. Die Zahl der eingebrachten Ansuchen von bestehenden Bahn- und Canalgesellschaften beträgt 70. Die projectirten neuen Linien besitzen zusammen eine Länge von 265 engl. Meilen, gegen 144 Meilen in der Session 1893. Die Grösse des für neue Bahnen und Canäle aufzuwendenden Capitals beträgt 9,105.015 £ gegen 19,076.898 £ im Vorjahre, wobei jedoch in letzterer Summe allein 5,000.000 £ für den Manchester Schiffscanal enthalten waren. Die Zahl der neu zu bildenden Bahngesellschaften beträgt 12 gegen 13 im Vorjahre; die von diesen Gesellschaften neu zu erbauenden Bahnen würden eine Länge von 142 Meilen besitzen und 7,719.000 £ Anlagecapital erfordern, gegen 114 Meilen mit 5,583.000 £ im Vorjahre. Neue Untergruudbahn-Projecte für Loudon siud dieses Jahr nicht eingebracht worden; dagegen sucht die Central London Bahn um

eine Fristerstreckung für den Bau ihrer Linie an. Nachstehende Tabelle liefert eine Uebersicht der bezüglichen Actionen in den Vorjahren:

	Bestehende Gesellschaften			Neue Gesellschaften		
	Zahl der Ansuchen	Meilen	Capital Pf. St.	Zahl der Ansuchen	Meilen	Capital Pf. St.
1894 . .	70	265	9,205.000	12	142	7,719.000
1893 . .	67	144	19,077.000	13	114	5,853.000
1892 . .	86	304	26,491.000	20	146	19,641.000
1891 . .	85	303	26.993.000	12	296	28,217.000
1890 . .	94	399	17,801.000	23	376	17,377.000
1889 . .	73	223	10,744.000	19	331	10,142.000
1888 . .	82	220	13,556.000	20	226	11,178.000
1887 . .	62	84	8,488.000	19	142	8,591.000
1886 . .	70	120	9,939.000	21	246	8,230.000
1885 . .	97	148	15,661.000	35	392	28,727.000
1884 . .	101	409	21,803.000	48	636	39,166.000
1883 . .	96	623	31,538.000	55	1.164	56,828.000
1882 . .	104	591	36,757.000	60	789	45,799.000

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1893.) Im Jahre 1893 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten in der Länge von 1241·6 m um den Gesammtbetrag von fl. 159.513·41 ausgeführt. Hievon entfallen auf die Regulirung des linken Ufers nebst Herstellung von Landungsplätzen oberhalb Raudnitz, 986·9 m lang, fl. 47.820; auf die Herstellung einer Uferdecke bei Altstadt, 254·7 m lang, fl. 3935·78; auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken in der Strecke Melnik—Landesgrenze fl. 38.331·09; auf die Ausbaggerung des Flussbettes unterhalb der Wegstädtler Ueberfuhr, oberhalb und unterhalb Weisskirchen, bei Počapel, oberhalb der Hněvicer Ueberfuhr, im Aussiger Hafen, bei der Fockfähre in Tetschen und bei Tschirtenmühle in Niedergrund fl. 49.060·8; auf Aushebung und Beseitigung grosser Steine aus der Fahrstrasse, dann Felsensprengungen und Steinbankräumungen von Melnik bis zur böhmisch-sächsichen Landesgrenze fl. 19.165·74; auf Vermalung der Elbe fl. 1200.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2345 Tonnen Gehalt ist am 3. März mit 12 Passagieren und 617 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 35 Colli Esswaaren, 8 Colli Alkohol, 175 Colli Zucker, 3 Colli Manufacturwaaren. 139 Colli verarbeitete Steine; nach Padang 60 Colli Bier, 10 Colli Perlen; nach Bagdad 4 Colli Farben, 5 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Manufactnrwaaren, 3 Colli Mützen; nach Bassorah 1 Collo Mützen, 145 Colli Zündhölzchen; nach Buschire 12 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Manufacturwaaren: nach Suez 4 Colli Manufacturwaaren, 36 Colli Zucker; nach Gedda 6 Colli Mannfacturwaaren, 50 Colli Zucker; nach Suakim 50 Colli Zucker; nach Aden 36 Colli Garne, 64 Colli Zucker, 7 Colli Holzwaaren, 75 Colli Mehl 20 Colli chemische Producte; nach Massaua 15 Colli Alkohol; nach Zanzibar 65 Colli Mehl, 33 Colli Manufactnrwaaren, 14 Colli Glasperlen; nach Kinde 301 Colli Glasperleu; nach Bombay 28 Colli Mützen, 50 Colli Knöpfe, 143 Colli Holzwaaren, 32 Colli Garne, 124 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Zucker, 25 Colli Qnecksilber, 50 Colli Kurzwaaren, 388 Colli Glasperlen, 4 Colli Alkohol, 1201 Colli Papier, 7 Colli Musikinstrumente, 90 Colli Glaswaaren, 152 Colli Baumwollwaaren, 112 Colli Lampen, 158 Colli Farben, 115 Colli Metallwaaren, 189 Colli Seife; nach Calicut 4 Colli Kurzwaaren; nach Kurrachee 5 Colli Metallwaaren, 7 Colli Banmwollwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 5 Colli Glasperlen, 7 Colli Garne; nach Mangalore 8 Colli Metallwaaren, 3 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 11 Colli Garne; nach Rangoon 10 Colli Garne; nach Madras 10 Colli Garne, 19 Colli Papier: nach Calcutta 7 Colli Knöpfe. 30 Colli Papier, 31 Colli Baumwollwaaren, 19 Colli Garne, 8 Colli Spielwaaren, 11 Colli Glasperlen, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Penang 5 Colli Banmwollwaaren, 3 Colli Manufactnrwaaren; nach Singapore 2 Colli Mützen, 10 Colli Manufacturwaaren; nach Batavia 20 Colli Bier, 6 Colli Lampen, 9 Colli Garne; nach Samarang 25 Colli Papier, 4 Colli Mützen, 10 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 16 Colli Glasperlen, 13 Colli Glaswaaren, 11 Colli Metallwaaren; nach Bangkok 11 Colli Garne; nach Macassar 17 Colli Glasperlen; nach Manila 27 Colli Garne, 32 Colli Papier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 426.594 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Fortschritt der Arbeiten.) Dem technischen Berichte über den Fortschritt der Arbeiten im Bereiche der unteren Donau und speciell der Katarakte und der durch diese verursachten Stromsperre am Eisernen Thore zufolge ist letztgenannte, die nahezu grössten technischen Schwierigkeiten bietende Arbeit, als vollendet zu betrachten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34). Die Länge des mitten im Bereiche des reissenden Wassers in das felsige Flussbett eingesprengten Schiffahrtscanales beträgt 2480 m, die Breite 80 m, die Tiefe 3 m unter dem Nullpunkte und die Höhe des Dammes von der Sohle bis zur Krone über 12 m, die Kronenbreite des in den Strom hineingebauten linksufrigen Dammes 4 m und ist vollkommen gepflastert. Ursprünglich war die Aussprengung von 226.949 m³ Felsgestein berechnet; in Folge der Vertiefung der Canalsohle auf 3 m unter Null sind jedoch über 360.000 m³ Felsen entfernt. Nachdem es sich durch Versuche erwies, dass durch submarine Sprengungen kein dauernder Erfolg zu erzielen wäre, da die Gewalt des Stromes viel Metercentner schwere Felsblöcke wie Kiesstücke mit sich riess, entschied man sich für temporäre Trockenlegung des zukünftigen Flussbettes durch Ableitung des Wasserlaufes, eine Arbeit, die für sich allein schon mit riesigen Schwierigkeiten und Kosten verbunden war und enthält der hiezu in den Stromstrich eingebaute Steindamm ein kubisches Ausmass von mehr als 600.000 m³. Auf diese Weise konnte nach Fertigstellung des Dammes das Canalgebiet, auf beiden Seiten gegen den Strom zu, vollkommen abgeschlossen und trocken gelegt werden, die Sprengungen vollzogen sich dann leicht und das massenhafte Steinmaterial wurde mittelst der zu diesem Zwecke angelegten kleinen Eisenbahnen abgeführt. Nun ist der Canal gebaut, die Querdämme halten noch das Wasser des Stromes von dem Bette ab, sie werden anlässlich der festlichen Eröffnung des Eisernen Thores weggesprengt. Auf diese Weise ist es gelungen, die erste und wichtigste Aufgabe zu lösen, nämlich das breite Felsplateau, welches sich vom Prigradafelsen am serbischen Ufer mit seinen Ausläufern bis an das rumänische Ufer des Stromes erstreckte und bei niedrigen Wasserständen die Schiffahrt unmöglich machte, zu durchbrechen und einen Canal herzustellen, welchen die grössten Schiffe, auch mittlere Seefahrer, zu jeder Zeit passiren können. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass alle älteren Regulirungsvorschläge und auch der letzte Plan der internationalen Sachverständigen-Commission einen Schleusencanal bezweckten, doch wurde dieses System nach reiflicher Ueberlegung und insbesondere deshalb verworfen, weil der Schleusenbetrieb gegenüber den im Allgemeinen schon riesigen und bei Hochwässern unberechenbaren Wassermassen dem bedeutenden Drucke gegenüber nicht nur als unzuverlässig begutachtet wurde, ausserdem aber beim Betriebe die Schleusen-Manipulation an und für sich mit grossen Kosten und Zeitaufwand verbunden gewesen wäre und die rasche Abwicklung des Schiffsverkehres behindert hätte. Aus diesem Anlasse entschied man sich für das Project des Ministerialrathes Wallandt, d. i. eines offenen Canales in der Achse des gegenwärtigen Flussbettes mit gleichmässigem Gefälle in Verbindung mit der systematischen Anlage eines für die stärksten Hochwässer genügenden Inundationsgebietes. Die nach Vollendung der Arbeit an den Katarakten disponible Arbeitermannschaft wird nun bei den noch in Arbeit begriffenen Sectionen, deren rascher Fortschritt gleichfalls zu gewärtigen ist, vollzählig verwendet.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ergänzung des Berichtes über die diesjährige ordentliche Generalversammlung.) In Ergänzung unseres Berichtes über den Vollzug der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der „Adria" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39) haben wir noch Folgendes mitzutheilen: Die Endresultate der 1893er Gestion wurden durch die den Export behindernden allgemein ungünstigen Geschäftsverhältnisse, durch die den Gesammtverkehr lähmenden revolutionären Wirren in Brasilien, wie auch durch Quarantänemassregeln ungünstig beeinflusst; überdies hat die Gesellschaft neue Linien eingerichtet und mit einem bedeutend vermehrten neuen Schiffspark gearbeitet, was nicht nur mit Schwierigkeiten verbunden war, sondern auch gewisse Opfer erheischte. Trotz dieser ungünstigen Umstände schliesst die Bilanz mit fl. 314.025·65 Reingewinn, von welchem auf Antrag der Direction fl. 15.363·03 dem Reservefond zugeführt, fl. 250.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 10 per Actie = 10 pCt.

verwendet, fl. 16.689·76 als Tantième der Direction, fl. 3800 zur Vermehrung des Pensionsfonds, fl. 20.636·97 zur ausserordentlichen Dotirung des Reservefonds, welcher dadurch die Höhe von fl. 400.000 erreicht, verwendet werden sollen, während fl. 7535·89 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Im Berichtsjahre ist eine Besserung der Frachtraten nicht eingetreten und die Gesellschaft war bemüssigt, um zu ermöglichen, ihre Stellung am Weltmarkte zu behaupten, weitere Concessionen, betreffend die Frachtraten, zu machen und ist mit denselben nunmehr auf das möglich niedrigste Niveau herabgegangen. Der Gesammtverkehr des Jahres betrug 480.488 t (+ 167.494 t), und zwar der Export 185.174 t, der Import 68.908 t und der Zwischenhafen-Verkehr 226.406 t. Der Export hat sich im jüngsten Jahre um 25·8 pCt., der Import um 55·4 pCt. und der Zwischenhafen-Verkehr um 86·7 pCt. erhöht. Um den im Jahre 1892 eingerichteten Mittelmeerdienst zu erhalten und rentabler zu gestalten, hat die Direction noch einige Dampfer auf diese Linie gestellt; dieser Betrieb hat die erwarteten Resultate nicht gebracht. Auch der Brasilverkehr liess Vieles zu wünschen übrig. Den Verpflichtungen gegenüber der Regierung ist die Gesellschaft auch im Jahre 1893 voll nachgekommen, ja sie hat das vertragsmässig bedungene Mass der Fahrten weit überschritten, indem mit den gesellschaftlichen Schiffen 693.236 Seemeilen gegen 511.065 Seemeilen im Vorjahre zurückgelegt wurden. Die Flotte der Gesellschaft wurde durch weitere vier grosse Dreidecker completirt; von der Baufirma Wigham Richardson & Comp. wurden nämlich die Dampfer „Kálmán Király", „Nagy Lajos", „Petöfi" und „Stefánia" nach eingehender Prüfung von Experten übernommen. Durch Inbetriebsetzung dieser Schiffe hat der gesellschaftliche Park den completen Stand von 25 erstclassigen Dampfern erreicht und die „Adria" hat hiemit ihre der Regierung gegenüber eingegangenen Verpflichtungen, betreffend die Ergänzung des schwimmenden Materials, vollständig erfüllt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 30. März:

Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 1. April:

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 2. April:

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ungarische Eisenbahn-Investitions-Anleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 2. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. I. Em. (Rückzahlung ab 1. October).

Am 12. April:

Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Juli).

Am 16. April:

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. Em., 5 pCt. Gold-Prioritäten II. Em. und 4 pCt. Silber-Prioritäten Em. 1890 (verlost am 1. November 1893).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. December 1893).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, lit. B (Elbethalbahn) (verlost am 31. October 1893).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1872 (verlost am 1. Februar).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu Mark 10.000.—, Mark 200.—; Stücke zu Mark 400.—, Mark 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäts-Obligationen v. J. 1872, fl. 7.50 Silber, 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien fl. 5.— Silber und Superdividende, 4 pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber, stenerfrei fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B, fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.— Gold, 4 pCt. Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Coupons-Einlösung.

Neutitscheine Localbahn.) Die Vollversammlung der Antheilscheinbesitzer der Neutischeiner Localbahn vom 30. März hat beschlossen, dass die neugarantirten Mehrzinsen per 2 pCt. der Antheilscheine in der Weise bezahlt werden, dass ab 1. Juli 1894 jeder Coupon des ganzen Antheilscheines mit fl. 5 und des halben Antheilscheines mit fl. 2.50 eingelöst wird. Dadurch findet die mit der amtlichen Kundmachung vom 26. Februar 1894 verlautbarte Bestimmung, dass der Jänner-Coupon wie bisher mit fl. 3 des ganzen und fl. 1.50 des halben Antheilscheines, und der Juli-Coupon fortan mit fl. 7 des ganzen, respective mit fl. 3.50 des halben Antheilscheines bis zur Einziehung eingelöst wird, ihre Abänderung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Verzeichnisse Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn) und Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt) sind neu herausgegeben worden und ferner zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XVIII. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 9 und Nr. 37 werden die im Februar, bezw. Juli 1891 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 16. April unter dem Vorsitze des Civilingenieurs E. A. Ziffer stattgehabten Versammlung wurde die in Ausführung eines Vereinsbeschlusses durch ein Comité verfasste, an das Parlament gerichtete Petition, betreffend die Ausdehnung gesetzlicher Bestimmungen zum Schutze der Pferdebahnen im Strafrechtsgebiete, in Berathung gezogen, und beschlossen, diese Eingabe, welche den besagten Gegenstand in erschöpfender Weise behandelt und die insbesondere durch juristische Argumente begründet wird, der Reichsvertretung, sowie dem bezüglichen Ressortministerium zu unterbreiten. Im Eingange des hierauf folgenden, das Thema „Die Betriebskosten von Eisenbahnen mit specieller Begründung der Zugförderungs-, resp. Hebungskosten", behandelnden Vortrages des beh. aut. Bauingenieurs Anton Seemiller bespricht derselbe die vom Regierungsrathe Professor Heyne entwickelte Formel für die Bestimmung der Betriebs- und Hebungskosten, indem er ausführt, dass diese Formel durch ihre Zusammensetzung, besonders aber durch den Hebungscoëfficienten, sich vorzüglich für die Bestimmung der Betriebskosten von Eisenbahnprojecten eigne. Er hält als wichtigsten Factor für die Aufstellung der Betriebskosten die Bestimmung der Hebungskosten, die für die Zugförderungskosten, welche einen wesentlichen Theil der Gesammtkosten bilden, absolut massgebend sind. Der Vortragende versucht, an der Hand eines reichen statistischen Materiales mit Hilfe der Heyne'schen Formel, sowie gestützt auf die bei der commerciellen Trassirung seines Localbahnprojectes Köflach-Knittelfeld gemachten eingehenden Studien, endlich im Hinblicke auf die Stellungnahme hervorragender Fachautoritäten, den Beweis zu erbringen, Betriebskostenformeln für die in Gruppen individualisirten Bahnen mit ähnlichen Betriebskosten aufstellen zu können; er glaubt ferner, auf Basis seiner für die Betriebskosten construirten Formel in Stand gesetzt zu sein, leichter wie bisher verschiedene Bahnen mit einander zu vergleichen und deren Rentabilität zu bestimmen. Zum Schlusse seines Vortrages gibt Ingenieur Seemiller eine vergleichende Darstellung der aus dem Innern Cisleithaniens nach Triest führenden Bahnen und Bahnprojecte, indem er unter Zugrundelegung der für das westliche Staatsbahnnetz aufgestellten Betriebskostenformel den grossen Werth der Wocheiner Linie hervorhebt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Anhang zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerbefett) in Fässern.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 tritt in obgenanntem Eisenbahnverbande ein Anhang zu dem vom 1. December 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerbefett) in Fässern (en fûts) zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Paris (Douane, La Villette und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn andererseits in Kraft.

Dieser Anhang enthält Cursdifferenzen, welche ab 1. Mai 1894 von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen werden.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. April 1894. [305]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag I zu dem obenbezeichneten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes, die Einführung ermässigter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (für Coaks) im Rückvergütungswege und die Einbnziehung der Station Wetter (Ruhr) des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Elberfeld in den Ausnahmetarif 13 (für Graphit).

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Pfg. = 6 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. April 1894. [306]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Hinausgabe des Nachtrages II zum Gütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag II zum Gütertarif, Theil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) für obenbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, und ist zum Preise von 10 Pfg. oder 6 kr. für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 17. April 1894. [307]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung von directen Fahrkarten im Verkehre zwischen Triebschitz einerseits und Leitmeritz-Stadt via Aussig, Hochpetsch via Brüx und Carlsbad via Komotau andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 gelangen im Verkehre zwischen ebengenannten Stationen directe Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen:

Triebschitz.

Ueber	Nach	A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug Classe I.	A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug Classe II.	A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug Classe III.	Personenzug Classe I.	Personenzug Classe II.	Personenzug Classe III.
Aussig . .	Leitmeritz Stadt	.	.	.	273	182	91
Brüx . . .	Hochpetsch . .	.	.	.	93	62	32
	Nach und von						
Komotau .	Carlsbad	361	240	121	261	174	88

Kreuzer

Teplitz, am 17. April 1894. [308]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarife vom 1. September 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 tritt zum Tarife vom 1. September 1892 der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Station Wiesa der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 19. April 1894. [309]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Aenderung des Fahrplanes.

Vom 1. Mai 1894 an tritt auf der k. k. priv. Böhmischen Westbahn der Sommer-Fahrplan in Kraft.

Hiedurch treten gegen den derzeit giltigen Fahrplan folgende Aenderungen ein:

Der Personenzug Nr. 3 (Prag-Westbhf. ab um 8 U. 15 M. Abds.) wird in Zbirow-Haltestelle bedingungsweise anhalten, jedoch lediglich um Reisende abzusetzen, wogegen ein Einsteigen von Passagieren dortselbst unbedingt ausgeschlossen bleibt. Auch wird eine Aufnahme, bezw. Ausfolgung von Reisegepäck nach der Haltestelle Zbirow bei diesem Zuge nicht stattfinden.

Auf der Flügelbahnstrecke Chrast—Radnitz treten geringfügige Aenderungen in den Verkehrszeiten der dortselbst verkehrenden gemischten Züge ein, und zwar wird ab 1. Mai 1894 der gemischte Zug Nr. 124 erst um 6 U. Vm., der gemischte Zug Nr. 126 um 8 U. 45 M. Vm. und der gemischte Zug Nr. 128 um 3 U. 40 M. Nm. von Radnitz abgehen und wie bisher in Chrast anlangen.

Weiters werden die wie bisher von Chrast abgehenden gemischten Züge Nr. 123 bereits um 8 U. 20 M. Vm., Nr. 125 bereits um 12 U. 6 M. Nm. und Nr. 127 bereits um 7 U. 35 M. Abds. in Radnitz eintreffen.

Die Abfahrtszeiten sämmtlicher Züge von allen Stationen und Haltestellen sind den affichirten Fahrplänen zu entnehmen.

An Sonn- und Feiertagen werden wie alljährlich im Sommer die Vergnügungszüge Nr. 43 (Prag-Westbhf. ab 2 U. 45 M. Nm.) und Nr. 48 (Prag-Westbhf. an 8 U. 14 M. Abds.) und weiters zwei neue Vergnügungszüge Nr. 45 (Prag-Westbhf. ab 7 U. 35 M. Früh) und Nr. 46 (Prag-Westbhf. an 10 U. 16 M. Abds.), welche letzteren in Zditz directen Anschluss nach bezw. von den Stationen Zditz bis Přibram der k. k. Oesterr. Staatsbahnen finden, in Verkehr gesetzt werden, worüber besondere Placate Näheres enthalten.

Prag, im April 1894. [310]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Nachtrag XIV vom 1. Juli 1892 zu Tariftheil III für den oben genannten Verband auf Seite 20 enthaltene Frachtsatz für die Classe B in der Relation Bucarest-Filaret-Oderberg (K.F.N.B.) soll anstatt 997 richtig **697 Cts.** pro 100 kg lauten.

Wien, am 20. April 1894. [311]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Sommer-Fahrplan.

Der gegenwärtig auf den Strecken der Mährisch-schlesischen Centralbahn in Wirksamkeit stehende Fahrplan der täglich verkehrenden Züge mit Personenbeförderung bleibt auch in der kommenden Sommerperiode ab 1. Mai 1894 in Giltigkeit.

Die in der vorjährigen Sommersaison in Verkehr gestandenen Omnibuszüge Nr. 16 und 17 zwischen Jägerndorf—Freudenthal, dann der gemischte Zug Nr. 13 zwischen Olmütz—Domstadtl, werden auch diesjährig bei unveränderten Verkehrszeiten an Sonn- und Feiertagen in der Zeit vom 3. Mai bis inclusive 16. September 1894 zur Einleitung gelangen. — Behufs Rückbeförderung der Passagiere vom Zuge Nr. 13 werden wie im Vorjahre zwischen Grosswasser—Olmütz der Personenzug Nr. 10/a vom 3. Mai bis inclusive 29. Juli 1894 und der Personenzug Nr. 10 vom 5. August bis inclusive 16. September 1894 mit unveränderten Zeiten in Verkehr gesetzt.

Bezüglich der Verkehrszeiten der Züge und deren Anschlüsse wird auf das affichirte Fahrplanplacat verwiesen.

Wien, im April 1894. [312]

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife.

Ab 1. Juni 1894 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den obenbezeichneten Personenverkehr vom 1. September 1893 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält geänderte, bezw. neue Fahrpreise mit Berlin und Hamburg über Röderau oder Elsterwerda.

Wien, den 14. April 1894. [313]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Galizien, Westösterreich, Ungarn, Südwestrussland.

Aenderung des Vorwortes und der allgemeinen Bestimmungen.

Die mit 1. Mai 1894 erfolgende Einführung des neuen Tarifes, Theil I, macht

im Elbeumschlagstarife für Oesterreich,
" " " Galizien,
" " " Westösterreich,
" " " Ungarn und
" " " Südwestrussland

folgende Aenderungen des Vorwortes, bezw. der allgemeinen Bestimmungen erforderlich:

1. Im Elbeumschlagstarife für Oesterreich.

2. Im Elbeumschlagstarife für Galizien sind auf Seite 3 der Absatz 1 (9. bis 12. Zeile von oben) und der Absatz 3 (14. bis 16. Zeile von oben) ganz, ferner im Absatze 2 die Ziffer „2" zu streichen, so zwar, dass es an Stelle der Abschnitte 1 bis 3 nur heisst:

Theil I für die Elbeumschlagsverkehre.

3. Im Elbeumschlagstarife für Westösterreich und

4. im Elbeumschlagstarife für Ungarn sind auf Seite 3 unter I die Absätze a) und b) (Zeile 10 bis 17 von oben) ganz und im Absatze C) die Worte: (Güter-Classification), sowie der Buchstabe c) zu streichen, so zwar, dass es an Stelle der Abschnitte a) bis c) nur heisst:

„des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre".

5. Im Elbeumschlagstarife für Südwestrussland hat es im Nachtrage IV auf Seite 3 insofern die österr. Umschlagplätze in Frage kommen, nur zu lauten:

„Theil I für die Elbeumslagsverkehre".

Wien, am 15. April 1894. [314]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Oesterreichischer, Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer und Sächsisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Cossebaude.

Die im Sächsisch-Oesterreichischen, bezw. Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen, bezw. Sächsisch - Ungarischen Verbandsverkehre enthaltenen Frachtsätze für Getreidekleie im Verkehre mit Dresden-Friedrichstadt gelten vom 1. Mai 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894 unter Zurechnung eines Betrages von 3 Pfg. pro 100 kg für Getreide und von 2 Pfg. pro 100 kg für Kleie auch im Verkehre mit Cossebaude.

Wien, am 16. April 1894. [315]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung directer Frachtsätze für Lindau.) Am 15. Mai 1894 gelangen directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lindau-Rangirbahnhof, Station der k. k. österr. Staatseisenbahnen und sämmtlichen dem Magdeburg-Bayerischen Gütertarif angehörigen nördlichen Verbandsstationen zur Einführung, über deren Höhe von den betheiligten Abfertigungsstellen auf Anfrage Auskunft ertheilt wird.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Mai tritt der Nachtrag V zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, durch welchen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, sowie neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 11—13 für verschiedene Düngemittel eingeführt werden. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Mai tritt der Nachtrag V zu Theil II a (Deutsche Schnittsätze) des Deutsch-Französischen Gütertarifes in Kraft. Der Nachtrag enthält grösstentheils Frachtermässigungen, aber auch einige geringfügige Frachterhöhungen; für letztere bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Mai in Kraft.

Mauthspediteur

(Christ) vollkommen in seiner Branche versirt, selbständiger Arbeiter, **wird sofort engagirt.**
Offerte mit Angabe der bisherigen Thätigkeit und der Gehaltsansprüche unter Chiffre **„G. R. 1156“** an **Otto Maass, Wien I/1.** (419)

WEINER'S ZINKFREIES
SCHUTZ-MARKE
LAGER-METALL

für jeden Druck und Rotation.

Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.

Heinrich Weiner, Prag.
(415)

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (401)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-**Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 686

Maschinenbau-Aktiengesellschaft
vormals
Breitfeld, Daněk & Co.
Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe
liefert
Maschinen und Apparate für Eisenbahn-Bedarf:

Centrale Signal- und Weichenstellungen,
Wasserstations-Einrichtungen,
Krahne mit hydraul., Dampf-, Hand- u. elektr. Betrieb,
Aufzüge und Waggonhubwerke, hydraulische,
Drehscheiben,
Schiebebühnen mit Hand-, mechanischem oder elektrischem Antrieb,
Nietanlagen, hydraulische, für Kessel- und Trägernietung etc.,
Dampf-Scheeren u. **Dampf-Schmiedepressen** etc. mit hydraulischer Uebersetzung. Patent Breuer-Schumacher in Kalk,
Dampfkessel, hydraulisch genietet,
Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction,
Beleuchtungswagen, elektrische, für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter: Herr **Hugo Faber,** Ingenieur,
Wien, IX/3, Garnisongasse Nr. 10.
Telephon. (399)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
838	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles	dem Krimicer Ladegeleise zwischen den Stationen Pilsen K.F.J.B. und Taschkan-Kosolup	Pilsen K.F.J.B. loco	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von nicht weniger als fünf Wagen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht jedes verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Transporte haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	4 kr.	2·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Die Ziegel müssen aus den Wocbower Ziegeleien zum Krimicer Ladegeleise mittels Strassenfuhrwerk zugeführt und vom Bahnhofe Pilsen K.F.J.B. wieder per Achse abgeführt werden
839	Böhmischen Westbahn		Holz des Specialtarifes 2, resp. der Posit. H 19 der Güterclassification des Theiles I	Rokycan	Stankau	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Mai 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Localgütertarif	kr. 28·3	kr. 22·64	kr. 5·66	Im Kartirungswege		
				Holoubkau					31·9	25·52	6·38			
				Zbirow					34·0	27·20	6·80			
			der Tarifclasse C	Rokycau					19·6	18·4	1·2			
				Holoubkau					22·0	19·9	2·1			
				Zbirow					23·5	20·5	3·0			
840	Oesterr. Nordwestbahn	Ansig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Melnik Oe. N. W. B.		5000 metrische Tonnen Minimalquantum. Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Industriegeleises in dieselbe befördert werden. Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1894 bis Ende April 1895	Inländischer Braunkohlenverkehr über Ansig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	Kreuzer ö. W. Noten			Im Kartirungswege gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 3500·— in Baarem oder pupillarsicheren Wertbpapieren (zum Börsencourse berechnet), welche sofort rotonnirt wird, sobald durch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch verfrachtete Quantum	Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren, desgleichen sind darin die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					21·3	15·1	6·2			
				Schönfeld					21·5	15·3	6·2			
				Karhitz					21·9	15·4	6·5			
				Mariaschein					22·6	15·8	6·8			
				Teplitz					23·7	16·4	7·3			
				Ullersdorf					24·5	17·1	7·4			
				Dux und Dux-Ladowitz					25·3	17·7	7·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·3	19·4	6·9			
				Triehschitz					26·6	19·7	6·9			
				Holtschitz-Seestadtl					26·8	19·9	6·9			
				Schwaz-Kuttowitz					25·3	17·7	7·6			
				Biliu k.k.St.B.					25·7	18·2	7·5			
841	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte der Posit. M—4 des Tarif-Theiles I	Graz S.B.	Grammat-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	126 Heller	98 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
842	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Mehl und Mahlprodncte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Drösing	Zistersdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	8·3 kr.	6·5 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

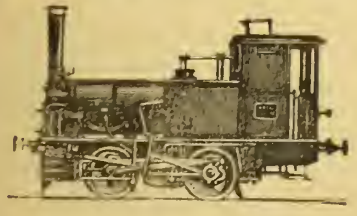
liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Anträge zu richten an:

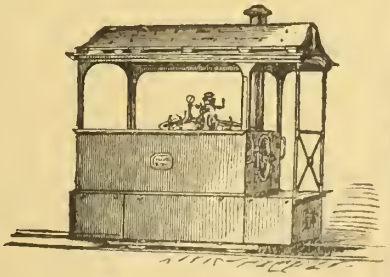
Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Finme.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in **Klagenfurt,** f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

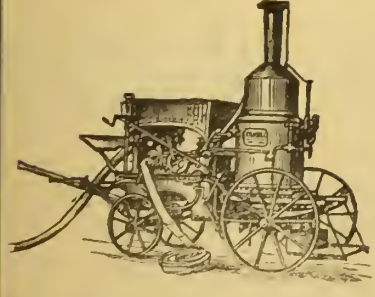
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

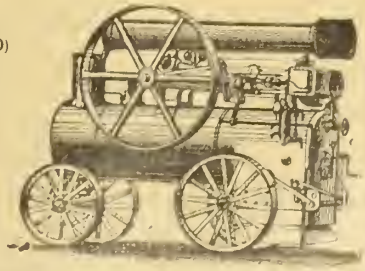
von 2—12 Pferdekraft. (400)



Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn.

Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:

Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6

Telephon Nr. 7664. (414)

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis nnd franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Farbiges

Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300. (391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier-** und **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete Wasserstations-Einrichtungen etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen,** complete **Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals **k. k. priv. landesbef.**

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie **alle Arten von**

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (412)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères“

Central-Heizungen aller Systeme.

Specialfabriken

für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 24. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 13. April 1894, Z. 17.762, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführenden Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern beabsichtigte Hinausgabe eines Atlas sämmtlicher Eisenbahnen der am internationalen Eisenbahntransporte betheiligten Staaten und eines Verzeichnisses aller dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstationen.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat das in mehreren Exemplaren beiliegende Kreisschreiben vom 29. März 1894 an die Vertragsstaaten gerichtet, womit denselben zur Kenntniss gebracht wird, dass es sich mit der Absicht trage, einen Atlas sämmtlicher Eisenbahnen der am internationalen Eisenbahntransporte betheiligten Staaten und ein Verzeichniss aller dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstationen herauszugeben.

Die Uebersendung eines Entwurfes des Atlas und des Stationsverzeichnisses wird für die nächste Zeit in Aussicht gestellt.

Anlangend die Deckung der Kosten, welche für den Atlas annähernd mit 9—12 Francs per Exemplar angegeben werden, und für das Stationsverzeichniss von nicht erheblicher Höhe sein würden, stellt das Centralamt den Antrag, dieselbe entweder 1. auf dem Wege des Abonnements, das durch Vermittlung der Staaten oder unmittelbar vom Centralamt bei den Bahnverwaltungen besorgt würde, oder 2. durch Betheiligung der Staaten für eine gewisse Minimalauflage der Exemplare aufzubringen.

Bevor das Handelsministerium diesem Projecte und der eventuellen Deckung der Kosten gegenüber Stellung nimmt, wird die geehrte Verwaltung als geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz eingeladen, die Anschauung der am internationalen Verkehre betheiligten Bahnverwaltungen in der angeregten Frage in der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz einzuholen und gleichzeitig anher bekannt zu geben, auf wie viel Exemplare des Eisenbahnatlasses und des Stationsverzeichnisses die österreichischen Bahnverwaltungen reflectiren würden.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Abdruck im h. a. Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

An den Herrn königlich ungarischen Handelsminister wende ich mich gleichzeitig mit dem Ersuchen, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der Berathung dieses Gegenstandes in der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu ermächtigen.

Wien, am 13. April 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Kreisschreiben des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport

an die

bei dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 betheiligten Staaten.

Das Centralamt wird Ihnen nächster Tage vorzulegen die Ehre haben:

1. Den Entwurf eines Atlasses, welcher die sämmtlichen Eisenbahnen, mit Ausschluss der dem Personentransporte im engeren Localverkehr dienenden Anlagen, derjenigen Staaten, die an dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligt sind, und, soweit der Raum der Blätter es gestattet, der benachbarten Länder enthalten soll.

2. Den mit Bezug auf die schweizerischen Eisenbahnen ausgearbeiteten Entwurf eines Verzeichnisses aller dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstationen.

Schon mit Schreiben vom 6. März 1893 hatte der Administrator der belgischen Staatseisenbahnen bei dem Centralamte die Herausgabe eines Stationsverzeichnisses angeregt, mit der Begründung, dass ohne Zweifel alle betheiligten Eisenbahnen ein Interesse an der Erstellung eines solchen Werkes haben werden. Eine ähnliche Anregung findet sich auch in dem Commentar des Herrn Dr. Gerstner (S. 103) über das internationale Uebereinkommen, wo es als eine der Aufgaben des Centralamtes bezeichnet ist, dafür zu sorgen, dass die dem Uebereinkommen angehörenden Eisenbahnen mit Verzeichnissen der für den Güterverkehr und dessen besondere Arten eröffneten Stationen der übrigen Bahnen versehen werden.

Das Centralamt ist der Frage in zwei Richtungen näher getreten. Dasselbe konnte nicht übersehen, dass ein Stationsverzeichniss, und zwar für die sämmtlichen europäischen Staaten, in dem von Herrn Dr. Koch in Berlin herausgegebenen Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr bereits besteht und in periodisch revidirten Neuauflagen erscheint. In diesem Handbuch sind die Stationen zunächst in geographischer Reihenfolge angegeben und dann in alphabetischer Ordnung zusammengefasst. Neben demselben hat Herr Dr. Koch ferner ein geographisch-alphabetisches Verzeichniss von Orten, welche mit mitteleuropäischen Stationen in betreff der Güter-Ab- und -Anfuhr in Verbindung stehen, mit einer Uebersichtskarte der Abstossstationen ausgearbeitet.

Auch hatte Herr Dr. Koch dem Centralamte schon früher seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, in sein Werk die für den internationalen Frachtverkehr geeignet scheinenden Notizen aufzunehmen und dasselbe, als Aequivalent für die Mitarbeiterschaft, zu einem im Verhältniss zu den Herstellungskosten sehr mässigen Subscriptionspreis den interessirten Eisenbahnen zur Verfügung zu stellen. Ebenso erklärte Herr Dr. Koch sich bereit, einen in Ausführung begriffenen Eisenbahnatlas den Regierungen und Bahnverwaltungen zu ermässigtem Preis zur Disposition zu stellen, sofern die Betheiligung am Absatz die Herstellungskosten decke.

Das Centralamt glaubte sich von Anfang an sagen zu müssen, dass das von Belgien angeregte Stationsverzeichniss einen vollen Werth nur dann habe, wenn dieses von einer kartographischen Darstellung begleitet sei. Indem dasselbe die Anregung des Herrn Dr. Koch zum Ausgangspunkte von Verhandlungen mit diesem machte, nahm es vor allem aus Anlass, diese Seite der Angelegenheit mit zur Besprechung zu ziehen. Nach seiner Ansicht sollte der Atlas, um zum praktischen Gebrauche dienlich zu sein, die Eisenbahnen jeden Landes auf nur Einem Blatte enthalten. Dieser Forderung entsprach das Kartenwerk des Herrn Dr. Koch nicht, welches bei einem Format von 27/40 cm mehrere Blätter für die grösseren Länder erfordert und, weil schon in Ausführung begriffen, keine Aenderungen in dieser Richtung mehr ertrug.

Dieser Umstand hinderte eine Verständigung, die sonst überall ohne besondere Anstände möglich gewesen wäre, und es glaubte das Centralamt die andere Lösung in Betracht ziehen zu sollen, welche die Erstellung eines seinen Intentionen entsprechenden Kartenwerkes zum Ausgangspunkte hatte und im Anschluss daran auch ein von ihm selbst angelegtes Stationsverzeichniss erheischt. Die in dieser Richtung geführten Studien hatten folgendes Ergebniss:

a) Bezüglich des Kartenwerkes:

Um die Eisenbahnen jeden Staates je auf einem Blatte darstellen und Wiederholungen einzelner Partien in grösserem Massstabe vermeiden zu können, muss ein Format des Atlasses von rund 80/100 cm angenommen werden. Es ergeben sich dann die folgenden Blätter:

1. Uebersichtskarte 1 : 3,600.000,
2. Schweiz, Belgien, Niederlande und Luxemburg 1 : 600.000,
3. Deutschland 1 : 1,200.000,
4. Frankreich 1 : 1,200.000,
5. Italien 1 : 1,200.000,
6. Oesterreich und Ungarn 1 : 1,200.000,
7. Russland 1 : 3,600.000.

Für die Darstellung wurden folgende Normen angenommen:

1. Die dem Uebereinkommen unterstellten Betriebscomplexe werden, um die verschiedenen Netze ersichtlich zu machen, in verschiedenen Farben gedruckt; die carminrothe Farbe ist für die Bahnen reservirt, welche jenem nicht angehören.

2. Die einzelnen Netze erhalten fortlaufende Nummern, welche auch in das Stationsverzeichniss übergehen.

3. Die in den Karten vorkommenden Zeichen sind:

o für Stationen mit vollem Verkehr,
□ „ „ „ beschränktem Verkehr,
○ „ „ „ dem Sitze der Verwaltung,
⊙ „ Grenz-Zollstationen.

In diesem Sinne ist, als Probeblatt, die Karte der schweizerischen Eisenbahnen ausgearbeitet und dem Entwurfe beigefügt.

b) Bezüglich des Stationsverzeichnisses:

Das Stationsverzeichniss soll nur die Namen der dem Uebereinkommen unterstellten Stationen und Haltestellen mit Verweisungen auf die vorhandenen Einrichtungen und die etwa beschränkten Abfertigungsbefugnisse enthalten, und für jedes Land besonders in alphabetischer Reihenfolge erstellt werden. Doppelnamen der einzelnen Stationen werden unter Verweisung auf die officielle Bezeichnung ebenfalls aufgenommen werden.

Die Kosten des Atlas (ohne Einband) sind von der topographischen Anstalt von J. Schlumpf (vormals Wurster, Randegger & Co.) in Winterthur bei einer Auflage von 5000 Exemplaren auf rund 12 Fr. per Exemplar und bei 10.000 Exemplaren auf etwa 9 Fr. devisirt.

Das Stationsverzeichniss in dem beschränkten Umfang, den wir demselben geben zu sollen glauben, dürfte verhältnissmässig nicht sehr erhebliche Druckkosten verursachen.

Was die Deckung der Kosten betrifft, so können unseres Erachtens verschiedene Wege eingeschlagen werden, von denen wir hier die folgenden hervorheben wollen:

1. Auf dem Wege des Abonnements, das durch Vermittlung der Staaten oder directe vom Centralamt bei den Eisenbahnverwaltungen besorgt würde. Dieses Verfahren hat aber den Nachtheil, dass, weil die Zahl der erforderlichen Exemplare erst nach Eingang der Abonnements sich ergibt, ein fester Preis von Anfang an nicht bezeichnet werden könnte.

2. Durch Betheiligung der Staaten für eine gewisse Minimalauflage, z. B. von 5000 Exemplaren, was die Eröffnung des Abonnements nicht ausschliessen, aber gestatten würde, von Anfang an einen Minimalpreis festzusetzen, der sich bei einem grösseren Bedarfe nur vermindern könnte.

Das Centralamt, indem es sich gestattet, Ihnen die vorstehenden Mittheilungen zugehen zu lassen, gewärtigt Ihre gefällige Meinungsäusserung sowohl in Bezug auf das von ihm entwickelte Project als auch hinsichtlich der eventuellen Deckung der Kosten.

Dasselbe fügt bei, dass es sich, bei der voraussichtlich längeren Dauer, welche die Erstellung der Karte und auch des Stationsverzeichnisses erfordern dürfte, neuerdings an Herrn Dr. Koch in Berlin gewendet hat, um von diesem, wenigstens für die Zwischenzeit, die Hervorhebung der internationalen Stationen in seinem Handbuche erhältlich zu machen. Herr Dr. Koch hat diesem Ansuchen entsprochen und wird in der seit Anfang dieses Jahres in Arbeit stehenden Auflage seines „Handbuches für den Eisenbahngüterverkehr" die für den internationalen Gütertransport eröffneten Stationen und Güterhaltestellen durch ein denselben voranzustellendes conventionelles Zeichen kenntlich machen.

Herr Dr. Koch hat dem Centralamt gleichzeitig mitgetheilt, dass er, bei rechtzeitiger Bestellung, d. h. bis zum 1. Juni d. J., bereit sei, auch den dem deutschen Eisenbahnverein nicht angehörenden Verwaltungen die Vorzugspreise zu gewähren, welche den Eisenbahnen des Vereins zugestanden und die für die Auflage von 1894 bei Abnahme von sechs und mehr Exemplaren auf 4 Mark 50 Pfennig festgesetzt sind, während der Preis beim Bezug von 1—6 Exemplaren unverändert 5 Mark beträgt.

Wir gestatten uns, Ihnen die nöthige Anzahl Druckexemplare dieses Schreibens für die Eisenbahnverwaltungen Ihres Landes zu übersenden, welche bei dem internationalen Uebereinkommen interessirt sind, und Sie um gefällige Zustellung derselben an diese zu bitten.

Bern, den 29. März 1894.

Verordnung des k. k. Justizministeriums vom 3. April 1894, Z. 5382, an alle Gerichtshöfe I. Instanz, betreffend die unmittelbare Verständigung der Eisenbahnstationen von der Eröffnung und Beendigung eines Concurses.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen machte auf die Uebelstände aufmerksam die sich daraus ergeben, dass die für Eisenbahnen bestimmten gerichtlichen Verständigungen von der Eröffnung und Beendigung eines Concursverfahrens in sehr vielen Fällen statt an die betreffende Station entweder an die vorgesetzte Eisenbahn-Betriebs-Direction oder gar an die General-Direction ergehen.

Um Umwege und Verzögerungen zu vermeiden, die unter Umständen den Zweck der Verständigung ganz vereiteln können, und um zu verhindern, dass die Centralstellen, welche die Verhältnisse des Gemeinschuldners nicht kennen, die empfangene Verständigung an unrichtige Stationen abgeben, werden die Gerichte aufgefordert, Verständigungen, die in analoger Anwendung des § 89 Conc.-Ordg. an Eisenbahnen (Staats- oder Privatbahnen) erlassen worden, nicht an eine der Central-Verwaltungsstellen, sondern thunlichst unmittelbar an die Vorstehung der einzelnen Stationen zu richten, von welchen der Gemeinschuldner etwa Frachtsendungen beziehen könnte.

Da sich dies selten sogleich bei der Concurseröffnung beurtheilen lassen dürfte, wird der Masseverwalter anzuweisen sein, auf Grund der durch die Concurs-Ordnung vorgeschriebenen einleitenden Ermittlungen dem Concurs-Commissär mit aller Beschleunigung die erforderlichen Mittheilungen darüber zu machen, welche Eisenbahnstationen nach den Geschäftsbeziehungen und Geschäftsgepflogenheiten des Gemeinschuldners bei Abgabe von Frachtsendungen an den Gemeinschuldner voraussichtlich besonders in Betracht kommen dürften.

Schönborn m. p,

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. April 1894, womit für den Monat Mai 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 24 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe*), betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen.

(Schluss.)

Die rund 51 Kilometer lange Eisenbahn **Zeltweg—Wolfsberg** soll — nach dem im Jänner dieses Jahres den vorgeschriebenen Amtshandlungen unterzogenen generellen Projecte des steiermärkischen Landeseisenbahnamtes — in der Station Zeltweg der Staatsbahnlinie St. Michael—Villach abzweigen, südlich dieser Station den Murfluss übersetzen und sodann den Thalläufen des Granitzen- und des Lauslingbaches aufwärts folgend, unter Berührung der Ortsgebiete von Weisskirchen, Eppenstein und Kathal zum Obdacher Sattel, der Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Mur und der Drau geführt werden. In ihrem weiteren Zuge überschreitet die Bahntrasse nächst dem Taxwirth (Kilometer 22/23) die Landesgrenze zwischen Steiermark und Kärnten, geht dann in das Thal des Lavantflusses über und berührt, diesem letzteren folgend, die Ortsgebiete von St. Peter, Reichenfels, St. Leonhard, Twimberg (Preblau) und St. Gertraud, um sohin in der Station Wolfsberg den Anschluss an die nach Unter-Drauburg führende Staatsbahnlinie zu erreichen.

Die projectirte Bahnlinie, deren Sicherstellung schon seit einer Reihe von Jahren den Gegenstand angelegentlichster Bestrebungen der Localinteressenten und der Vertretungen der beiden betheiligten Länder bildet, verfolgt zunächst den Zweck, den Ortsverkehr in den mit Forst- und Bergwerksproducten, sowie mit nutzbaren Wasserkräften reichlich ausgestatteten oberen Lavantthale und im Granitzenthale zu bedienen und den vorhandenen zahlreichen Eisenindustriewerken, welche infolge des Mangels geeigneter Verkehrseinrichtungen unleugbar im Niedergange begriffen sind, zu dem gewünschten Aufschwunge zu verhelfen. Ferner soll durch die geplante Bahnlinie namentlich im Hinblicke auf die in dem vorliegenden Gesetzentwurfe weiters beantragte Ausführung der südlichen Fortsetzungsstrecke nach Wöllan und der Verbindungslinie St. Georgen—Landesgrenze auch dem Transitverkehre eine neue, nach zahlreichen Relationen wesentlich abgekürzte Route eröffnet, in das Staatseisenbahnnetz ein neues wirthschaftlich und verkehrspolitisch wichtiges Zwischenglied eingefügt und die Rentabilität der als Sackbahn nur im beschränkten Masse leistungs- und ertragsfähigen Staatsbahnlinie Unter-Drauburg—Wolfsberg dauernd gehoben werden.

Aus diesen letzteren Gründen, sowie in Rücksicht auf die hervorragende gesammtstaatliche Bedeutung der Projectslinie, wonach an die Anlage und Ausrüstung derselben erhöhte, einen erheblichen Mehraufwand erheischende Anforderungen gestellt werden müssen, erscheint eine ausgiebige finanzielle Beihilfe des Staates, wie solche nach der Lage der Verhältnisse nicht entbehrt werden kann, zweifellos auch sachlich vollauf gerechtfertigt.

Für die gedachte Beihilfe zur Bestreitung der mit 4,000.000 fl. (= 78.400 fl. per Kilometer) veranschlagten Ausführungskosten ist in der gegenwärtigen Regierungsvorlage (Artikel V und VI) die Form in Aussicht genommen, dass — die Bildung einer besonderen Actiengesellschaft vorausgesetzt — seitens des Staates ziffermässig auf den jährlichen Höchstbetrag von 89.086 fl. beschränkte Zuschüsse behufs Ergänzung der Bahnerträgnisse auf das Erforderniss für die vierprocentige Verzinsung und die planmässige Tilgung des bevorrechteten Anlagecapitales von 3,600.000 fl. zugesichert werden sollen, wogegen das hiernach erübrigende Resterforderniss von 400.000 fl. seitens des Landes Kärnten (150.000 fl.) und seitens der Localinteressenten (250.000 fl.) gegen Uebernahme von Stammactien zum Paricurse beschafft werden soll, und das Land Steiermark auf Grund einer mit der Staatsverwaltung zu treffenden Vereinbarung und unter Haftung für das Auslangen mit dem genehmigten Anlagecapitale für die Verzinsung und Tilgung des obigen Vorzugscapitales, soweit dieselbe nicht durch die eigenen Erträgnisse der Bahn und durch die obigen Staatszuschüsse bedeckt erscheint, aufzukommen haben wird.

Das finanzielle Opfer der vom Staate für dieses Bahnunternehmen zuzusichernden Vorschussleistung lässt sich demnach dahin zusammenfassen, dass bei Unzulänglichkeit der eigenen Erträgnisse der Bahn eine Quote von 1,500.000 fl. des obigen Vorzugscapitales durch die Haftung des Herzogthumes Steiermark und die restliche Quote von 2,100.000 fl. durch die beschränkte Garantiezusicherung des Staates sichergestellt wird.

Nachdem nun die voraussichtlichen jährlichen Reinerträgnisse der Bahnlinie zufolge der vom steiermärkischen Landeseisenbahnamte gepflogenen eingehenden Berechnungen auf rund 160.000 fl. veranschlagt werden können, anderseits aber die Verzinsung und Tilgung des obigen Vorzugscapitales von 3,600.000 fl. eine Annuität von 152.719 fl. erfordert, dürfte das Bahnunternehmen die vom Staate zu gewährende Garantie überhaupt nicht in Anspruch nehmen. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass der Staatseisenbahnverwaltung durch die neue Bahnverbindung eine mit 23.500 fl. im Jahre ermittelte Mehreinnahme auf der mehrgenannten Staatsbahnlinie Unter-Drauburg—Wolfsberg zugeführt werden wird.

Durch den ohne jedwede finanzielle Unterstützung des Staates zu Stande gekommenen Bau der Localbahn Cilli—Wöllan, welche zu Ende des Jahres 1891 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist der erste dankenswerthe Schritt geschehen, um den südöstlichen, mit bis dahin unverwerthbaren Naturschätzen ausgestatteten Landestheil Steiermarks aus dem Zustande wirthschaftlicher Isolirung zu befreien, an welcher dieser Landstrich zum Schaden seiner betriebsamen Bewohner litt. Wiewohl nun in dem kurzen, seit der Eröffnung der genannten Localbahn abgelaufenen Zeitraume erfreulicherweise bereits

*) Ueberreicht in der 268. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. April 1894.

ein merklicher Fortschritt zum Bessern sich vollzogen hat, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dass der erwünschte, umfassende und nachhaltige Aufschwung in den wirthschaftlichen Verhältnissen des fraglichen Landestheiles nur durch eine weitere Vervollkommnung und Ausgestaltung der vorhandenen Verkehrseinrichtungen herbeigeführt werden kann.

Diesem Zwecke soll nun die projectirte Eisenbahn von **Unter-Drauburg** nach **Wöllan** dienen, welche zugleich bestimmt ist, ein Bindeglied der neu zu schaffenden verkehrspolitisch und militärisch wichtigen Durchzugsroute von Zeltweg nach Cilli zu bilden.

Die projectirte circa 37 km lange Eisenbahn soll aus der Station Unter-Drauburg der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste abzweigen und im Thale des Misslingbaches aufwärts nach Windischgrätz geführt werden. Von hier aus ersteigt die Bahn mit Berührung der Ortsgebiete von St. Martin, Dobrava und St. Jilgen die Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Save und der Drau, an deren Culminationspunkt die Station Missling angelegt werden soll, senkt sich dann in das Thalgebiet des Paakbaches und gelangt, an den Lehnen dieses Thales sich entwickelnd, zum Anschlusse an die Station Wöllan der bestehenden, nach Cilli führenden Localbahn.

Das Anlagecapital dieser Bahnlinie ist mit 3,000.000 Gulden (= 81.100 fl. per Kilometer) veranschlagt und soll dasselbe nach der Regierungsvorlage (Art. V und VI) von einer zu bildenden besonderen Actiengesellschaft durch Ausgabe von 2,800.000 fl. in vierprocentigen Prioritäts-Obligationen oder Prioritäts-Actien und von 200.000 fl. in Stammactien in der Weise aufgebracht werden, dass für die Verzinsung und planmässige Tilgung des Vorzugscapitales, soweit die eigenen Erträgnisse der Bahn nicht ausreichen, in analoger Weise, wie dies im Vorstehenden bezüglich der Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg dargestellt worden ist, in erster Linie das Herzogthum Steiermark zu haften hat, vom Staate aber zur Ergänzung des Erträgnisses auf das volle Erforderniss für die obige Verzinsung und Tilgung der Vorzugstitres jährliche Zuschüsse im Maximalbetrage von 50.906 fl., entsprechend einer Capitalsquote von 1,200.000 fl. zugesichert werden, während der obbezifferte Nominalbetrag von Stammactien zum Nennwerthe von den Interessenten zu übernehmen ist.

Als eine Variante der staatlichen Betheiligung an der Capitalsbeschaffung ist in dem Gesetzentwurfe (Artikel VIII) die Uebernahme des dem Werthe der obigen Jahreszuschüsse entsprechenden Stammactienbetrages von 1,200.000 fl. zum Paricurse vorgesehen.

Nach den Berechnungen des steiermärkischen Landeseisenbahnamtes über die zu gewärtigende Rentabilität der Projectslinie dürften die vom Staate zuzusichernden Jahreszuschüsse bis zu der in Zukunft zu gewärtigenden Verkehrssteigerung vorerst in einem Theilbetrage von rund 9000 fl. zu leisten sein.

Die 30 km lange, normalspurig auszuführende Localbahn **St. Georgen — Sauerbrunn — Landesgrenze** nimmt in der Station St. Georgen der Südbahnlinie Wien—Triest, welche bis zu der 2·9 km weit entfernten Abzweigungsstelle bei Grobelno mitbenützt werden soll, ihren Ausgang, berührt in ihrem Zuge die Ortschaften St. Veit, St. Marein und Möstin, ferner die Curorte Sauerbrunn und Rohitsch und findet an der Landesgrenze den Anschluss an eine auf croatischem Gebiete herzustellende Localbahn nach der Station Krapina der Csakathurn-Agramer Vicinalbahn.

Die Bedeutung der obigen Localbahn für die wirthschaftliche Kräftigung ihres Verkehrsgebietes und insbesondere für die Entwicklung der beiden vorgenannten Curorte ist dadurch gekennzeichnet, dass der steiermärkische Landtag bereits im Jahre 1886 eine Landessubvention von 400.000 fl. zur Ausführung dieser Linie gewidmet hat und dieselbe in der Folge unter jene Localbahnen eingereiht wurde, deren ehethunlichste Ausführung im Wege des Landes-Localbahngesetzes vom Jahre 1890 sichergestellt werden soll. Nicht wenig hat zu diesem Beschlusse der Umstand beigetragen, dass die fragliche Localbahn sich als Endstück der von der steiermärkischen Landesvertretung seit Langem nachdrücklichst befürworteten zukünftigen Durchzugslinie von Zeltweg über Unter-Drauburg und Cilli nach Ungarn, resp. Croatien darstellt, in welcher Beziehung der Projectslinie somit auch vom verkehrspolitischen und gesammtstaatlichen Standpunkte eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zukommt.

Die Anlagekosten der projectirten Localbahn sind auf 1,520.000 fl. (= 50.700 fl. per Kilometer) veranschlagt, wovon 200.000 fl. von den Localinteressenten und 400.000 fl. — wie früher erwähnt — vom Herzogthume Steiermark gegen Refundirung in Stammactien aufgebracht werden.

Nachdem das letztere ausserdem das finanzielle Risico bezüglich eines Theilbetrages von 620.000 fl. der auszugebenden Vorzugstitres im Nominalwerthe von 920.000 Gulden zu übernehmen bereit ist, so soll die Staatsverwaltung — wie dies in dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe (Artikel V und VIII) vorgesehen erscheint — für den Restbetrag von 300.000 fl. entweder durch Zusicherung jährlicher Zuschüsse im Maximalbetrage von 12.727 fl. oder mittelst einer gleichwerthigen Capitalssubvention aufkommen. Das finanzielle Opfer, welches dem Staatsschatze aus der gedachten Subventionsleistung voraussichtlich erwachsen dürfte, ist nach den Rentabilitäts-Berechnungen des steiermärkischen Landeseisenbahnamtes auf circa 4000 fl. im Jahre zu veranschlagen.

Mit dem Gesetze vom 30. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 109, wurde der Regierung ein Credit zum Zwecke der Ausarbeitung des Detailprojectes für eine Eisenbahnlinie von Schrambach über Terz und Mürzsteg nach Neuberg mit einer Abzweigung von Terz über Mariazell nach Gusswerk, eventuell nach Wegscheid bewilligt und wurde auf Grund des sohin aufgestellten Projectes die Theilstrecke Schrambach—Kernhof der obigen Hauptlinie über eine weitere gesetzliche Ermächtigung auf Staatskosten ausgeführt und am 2. Juni 1893 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Gleichwie diese Theilstrecke als normalspurige Secundärbahn zur Ausführung gelangte, so wurde ursprünglich die Anwendung dieses Bausystemes auch für die übrigen Strecken der projectirten Bahnlinie in Aussicht genommen. Später hervorgetretene bau- und betriebsökonomische, bezw. finanzielle Erwägungen, wie die gebotene erhöhte Bedachtnahme auf die individuellen Bedürfnisse der in den Linienzug einzubeziehenden Industriestätten, ferner die Berücksichtigung der Eventualität einer künftigen Fortsetzung der Projectslinie zum Anschlusse derselben an die mittlerweile gesetzlich sichergestellte Schmalspurbahn von Kienberg-Gaming nach Waidhofen an der Ybbs (Ybbsthalbahn) haben aber sowohl die Regierung, als den steiermärkischen Landesausschuss zu der Ueberzeugung geführt, dass beim Baue der fraglichen Localbahn das System der Schmalspur in jeder Hinsicht zweckmässiger erscheine.

Die hienach mit der Spurweite von 0·76 m auszuführende, rund 43 km lange Localbahn **Neuberg-Mariazell** soll — zufolge des von dem steiermärkischen Landeseisenbahnamte ausgearbeiteten im Monate Jänner d. J. der commissionellen Revision unterzogenen Generalprojectes — im Mürzthale aufwärts bis Mürzsteg und sodann zum Niederalpel geführt werden, dessen Wasserscheide mit einem 1830 m langen Tunnel unterfahren wird. Von da senkt sich die Bahntrasse in das Thal des Asch-Baches, dessen Sohle bei Wegscheid erreicht wird, zieht dann in dem genannten Thale bis Gusswerk und tritt schliesslich in das Salzathal, in welchem die Bahn ihre nächst Rasing anzulegende Endstation erreicht.

Die Anlagekosten sind mit 3,000.000 fl. (gleich 69.800 fl. pro Kilometer) angenommen, wozu die Localinteressenten 200.000 fl. à fonds perdu beitragen. Der hienach unbedeckte Capitalstheil von 2,800.000 fl. soll nach den mit dem steiermärkischen Landesausschusse getroffenen Vereinbarungen durch Ausgabe von Obligationen des steiermärkischen Landeseisenbahn-Anlehens aufgebracht werden, welche zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes (Artikel XII und XIII) im Wege der sofort nach der Bauvollendung der Localbahn vorzunehmenden Einlösung dieser Linie durch den Staat von dem letzteren zur Selbstzahlung zu übernehmen wären.

Hiebei hätte das Land Steiermark gegenüber dem Staatschatze für die Verzinsung und Tilgung eines Theilbetrages von 200.000 fl. der gedachten Obligationen mittelst einer Annuität von 8485 fl. aufzukommen, was dem finanziellen Effecte nach einer Landessubvention à fonds perdu im vorangeführten Capitalsbetrage gleichzuachten ist.

Vermöge der durch Erhebungen des steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes festgestellten günstigen Rentabilitätsverhältnisse der fraglichen Localbahn, bezüglich deren wirthschaftlicher Bedeutung auf die eingehenden Ausführungen in der Begründung zu dem Entwurfe des citirten Gesetzes vom Jahre 1888 Bezug genommen wird, dürfte sich aus der obigen finanziellen Transaction für den Staatsschatz eine wirkliche Belastung von kaum 1000 fl. im Jahre ergeben.

Der von der Linie Iglau—Wessely der k. k. Staatsbahnen einerseits und von der in Mähren gelegenen Strecke der k. k. priv. österr. Nordwestbahn anderseits begrenzte Theil der Markgrafschaft Mähren gehört zu den mit Communicationsmitteln in sehr geringem Masse bedachten Gegenden. Land- und forstwirthschaftlich sehr gut cultivirt, hat dieser Landestheil eine beträchtliche Ueberproduction an Boden- und Walderzeugnissen, sowie einen bedeutenden Getreide- und Viehhandel aufzuweisen. Mannigfache Industriezweige, wie Brauereien, Spiritusbrennereien, Ziegel- und Steinwaarenfabriken haben daselbst ihren Sitz.

Bei Fratting und Hafnerluden stehen ausserdem ausgedehnte Kalksteinbrüche und Graphitwerke im Betriebe.

Die Entwicklung aller dieser Erwerbszweige ist jedoch durch den Mangel an Verbindungen mit den umschliessenden Hauptbahnen im hohen Grade erschwert, da die Entfernung der wichtigeren Productionsorte und Märkte von den nächsten Bahnstationen 25—30 km in der Luftlinie beträgt.

Schon seit Langem war daher das Bestreben der Einwohnerschaft auf die Erlangung entsprechender Eisenbahnverbindungen gerichtet. Bereits im Jahre 1890 stand im Handelsministerium ein Project in Verhandlung, welches die Herstellung einer als Schmalspurbahn auszuführenden 71 Kilometer langen Localbahn von der Station Göpfritz der Kaiser Franz Josef-Bahn über Gross-Siegharts, Raabs, Fratting und Jamnitz bis zur Station Mährisch-Budwitz der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn zum Gegenstande hatte.

Nachdem jedoch gegen die Ausführung der intendirten schmalspurigen Bahnverbindung aus verkehrs-politischen Rücksichten im Hinblicke auf die hieraus zu besorgende Behinderung des Zustandekommens der in jeder Beziehung weitaus wichtigeren normalspurigen Bahnverbindung von Waidhofen an der Thaya nach Wolframs oder Iglau wesentliche Bedenken sich ergaben, wurde den Concessionswerbern empfohlen, an Stelle der intendirten Bahnverbindung die Ausführung zweier getrennter und zwar normalspuriger Linien, einerseits von Göpfritz vorläufig nach Gross-Siegharts behufs eventueller späterer Fortsetzung bis Raabs, anderseits von **Mähr.-Budwitz** nach **Jamnitz** anzustreben.

Dieser Anregung folgend, haben die Interessenten der in Niederösterreich gelegenen Bahnstrecke bereits die Allerhöchste Concession zum Baue und Betriebe derselben erworben, und hat sich behufs Realisirung der mährischen Strecke gleichfalls ein Interessenten-Comité gebildet.

Die von dem letzteren projectirte, rund 22 km lange normalspurige Localbahn beginnt am südwestlichen Ende der Station Mähr.-Budwitz der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, folgt dem von Mähr.-Budwitz nach Jamnitz führenden Strassenzuge und übersetzt im Ortsgebiete von Jatzkau das Thal des Jatzkauerbaches. Von hier aus ersteigt die Trasse an den südlichen Abhängen des Bedkauer Revieres sich entwickelnd, den Terrainsattel bei Ratzowitz, senkt sich sodann in das Thal des Bihanka-Baches und gelangt nach Uebersetzung des letzteren unter Berührung der Ortsgebiete von Třeblowitz, Ladonowitz und Lhotitz nach Jamnitz, woselbst im Osten der Stadt die gleichnamige Endstation angelegt werden soll.

Mit Rücksicht auf die allseits anerkannte, in zahlreichen Resolutionen des mährischen Landtages und Petitionen der Interessenten zum Ausdrucke gebrachte Nützlichkeit und Wichtigkeit dieser Bahnverbindung für die localen Verkehrsbedürfnisse, sowie anderseits im Hinblicke auf die Unthunlichkeit einer lediglich privaten Finanzirung des fraglichen Localbahnprojectes, hat die Regierung sich veranlasst gesehen, die Realisirung des Bahnunternehmens auf Grund einer entsprechenden finanziellen Unterstützung des Staates durch staatliche Garantie bezüglich der Vorzugstitres in Aussicht zu nehmen.

Nach dem mit dem concessionswerbenden Comité vereinbarten Finanzprogramm ist das effective Anlagecapital dieser Localbahn, deren Betrieb auf Grund eines unter günstigen Bedingungen abzuschliessenden Betriebsvertrages von der Verwaltung der k. k. priv. österr. Nordwestbahn geführt werden soll, einschliesslich eines Betrages von 89.400 fl. für den Fahrpark, von 18.000 fl. für Intercalarzinsen und eines effectiven Reservefondes von 16.000 fl., mit rund 750.000 fl. (= 34.100 fl. per Kilometer) veranschlagt. Dieses effective Anlagecapital soll, soweit dasselbe nicht durch die Zuwendungen der Markgrafschaft Mähren und der Interessenten, und zwar eines Beitrages von 55.000 fl. à fonds perdu aus Landesmitteln und durch Zeichnung von 160.000 fl. in Stammactien zum vollen Nennwerthe seitens der Interessenten aufgebracht wird, durch Aufnahme eines mit vier Procent zu verzinsenden, innerhalb 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 570.000 fl. auf Grund eines vom Staate zu garantirenden Reinerträgnisses von jährlich 24.181 fl. beschafft werden (Artikel III und IV).

Aller Voraussicht nach dürfte der Staatsschatz auf Grund dieser Garantiezusicherung, wenn überhaupt, so doch nur vorübergehend und in geringem Masse in Anspruch genommen werden, da abgesehen von der in Folge der Anlage der Localbahn zu erhoffenden Zunahme des Verkehres auf der anschliessenden gleichfalls die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Hauptbahn, die Einnahme der projectirten Localbahn nach den Ergebnissen der durch Staatsorgane und durch die k. k. priv. österr. Nordwestbahn gepflogenen Rentabilitätsrechnungen nahezu das vom Staate zu garantirende Reinerträgniss erreichen dürften.

Die Bemühungen der Stadtgemeinde Zwettl sind dahin gerichtet, eine längst angestrebte Eisenbahnverbindung von einem Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Iglau—Tabor über Triesch, Teltsch, Waidhofen a. d. Thaya, Schwarzenau und Zwettl durch das Waldviertel Niederösterreichs an die Donau zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabethbahn bei Amstetten zu verwirklichen.

Die bezüglich dieses Projectes vorgenommene Trassenrevision hat zwar die Ausführbarkeit und Zweckmässigkeit der fraglichen Bahnverbindung, welcher auch von der Militärverwaltung und der Generaldirection der österr. Staatsbahnen eine gewisse Bedeutung beigelegt wird, ausser Zweifel gestellt; doch begegnet der Ausbau der ganzen projectirten Bahnverbindung wegen des hiezu erforderlichen sehr bedeutenden Kostenaufwandes derzeit so erheblichen Schwierigkeiten, dass von der Durchführung dieses geplanten Bahnunternehmens im gegenwärtigen Zeitpunkte Abstand genommen werden muss.

Die Stadtgemeinde Zwettl hat sich nun in richtiger Erkenntniss des derzeit Erreichbaren darauf beschränkt, die Verwirklichung des für diese Stadt wichtigsten Theiles dieses Projectes, nämlich der Theilstrecke von der Station **Schwarzenau-Zwettl** der Kaiser Franz Josef-Bahn nach **Zwettl** als normalspurige Localbahn anzustreben.

Für die Ausführung dieser 22·1 km langen Localbahn gibt sich in den berührten Gegenden Niederösterreichs das lebhafteste Interesse kund und würde die Realisirung dieses Projectes in der That nicht nur für die Stadt Zwettl selbst, sondern für die ganze durch die Bahn berührte Gegend besondere Vortheile bieten, indem die Einbeziehung derselben in das Bahnnetz für die Erzeugnisse der dortigen Landwirthschaft und Industrie die Möglichkeit einer besseren Verwerthung bieten und den gedachten landwirthschaftlichen und industriellen Producten neue Absatzgebiete erschliessen würde.

Die Baukosten der fraglichen Bahnstrecke sind mit 1,333.000 fl. im Ganzen (= 60.600 fl. pro Kilometer) veranschlagt, wovon ein Theilbetrag von 433.000 fl. durch die vom Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns gewährte Beitragsleistung von 88.000 fl. und durch die von den Interessenten zum Paricurse zu übernehmenden Stammactien per 345.000 fl. beschafft und das Resterforderniss von rund 900.000 fl. unter der Annahme, dass die Geldbeschaffungskosten durch bei der Bauvergebung zu erzielende Ersparnisse bedeckt werden, auf Grund der vom Staate zu gewährenden Reinertragsgarantie durch Ausgabe vierprocentiger Prioritäts-Obligationen im gleichen Nominalbetrage aufgebracht werden soll (Art. III und IV).

Die durch Organe der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen aufgestellte Rentabilitätsberechnung ergibt eine voraussichtliche Bruttoeinnahme von 3230 fl. pro Kilometer, von welchem Betrage die Summe von etwa 1500 fl. pro Kilometer für Betriebskosten in Abzug zu bringen ist, so dass der zu gewärtigende Reinertrag etwa 1700 fl. pro Kilometer oder 37.700 fl. im Ganzen betragen dürfte und das vom Staate zu garantirende jährliche Reinerträgniss von 38.180 fl. ohne Rücksicht auf die späterhin zu gewärtigende Verkehrssteigerung schon in den ersten Betriebsjahren nahezu in den eigenen Erträgnissen der Bahn bedeckt erscheint.

Bemerkungen zu den Bestimmungen des Gesetzentwurfes.

Zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes, betreffend die im Jahre 1894 auszuführenden Localbahnen ist Nachstehendes zu bemerken:

Artikel I enthält die Aufzählung der einzelnen Bahnlinien, welche in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes im Wege der Concessionsertheilung sichergestellt werden sollen.

Im Artikel II werden die Modalitäten der Anlage dieser Bahnlinien in Gemässheit der vorstehenden Darstellung normirt.

Im Artikel III wird die Regierung zur Gewährung der staatlichen Erträgnissgarantie bezüglich der zu garantirenden vier Bahnlinien in Böhmen, dann der Localbahnen Budwitz—Jamnitz und Schwarzenau—Zwettl unter Festsetzung der Maximalbeträge der vom Staate zu garantirenden Capitalien und Annuitäten ermächtigt und im Art. IV das Ausmass der von den Interessenten, sowie vom Königreiche Böhmen und bezüglich der Localbahn Budwitz—Jamnitz von der Markgrafschaft Mähren zu leistenden Beiträge festgesetzt.

Artikel V betrifft die Ermächtigung der Regierung zur Gewährung der früher besprochenen Zuschüsse für die Eisenbahnen Zeltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan, sowie für die Localbahn St. Georgen (Grobelno)—Grenze, worauf im Artikel VI die Bedingungen für diese Zusicherung, betreffend die vom Lande Kärnten, beziehungsweise dem Herzogthum Steiermark, sowie von den Interessenten für diese Bahnen zu leistenden Beiträge und die Aufbringung des restlichen Baucapitals, sowie die Bauführung durch das Herzogthum Steiermark, beziehungsweise unter Haftung des letzteren normirt wird.

Im Artikel VII wird im Interesse der Abkürzung und Vereinfachung des Gesetztextes bezüglich der Ausführung der vorerwähnten Garantieleistungen auf die analogen Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, Bezug genommen, jedoch mit Rücksicht auf die in jüngster Zeit gemachten Erfahrungen, bei der Begebung garantirter Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen die bisher nicht gestattete Einstellung der Couponstempelgebühren in die Betriebs-, respective Garantierechnung zugelassen.

Ferner wird in diesem Artikel die Zulässigkeit der Einstellung des an die böhmische Landesbank zu zahlenden Regiezuschlages und der an dieselbe eventuell zu leistenden Steuer- und Gebührenrückersätze ausgesprochen, welche Gestattung eine Voraussetzung für den günstigen Zuzählungscurs der von der genannten Landesbank den Bahngesellschaften zu gewährenden Darlehen bildet.

Artikel VIII enthält die Ermächtigung zur Beitragsleistung des Staates in den daselbst angegebenen Maximalbeträgen gegen Uebernahme von Stammactien für die auf Grund des böhmischen Landesgesetzes vom 17. December 1892 unter Garantie des Landes für das Vorzugscapital sicherzustellenden Localbahnen in Böhmen und eventuell auch für die steiermärkischen Eisenbahnlinien

Unter-Drauburg—Wöllan und St. Georgen (Grobelno)—Grenze.

Im Artikel IX sind die näheren Bedingungen dieser Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die vorangeführten böhmischen Localbahnen und im Artikel X die üblichen Modalitäten der Einzahlungen auf die vom Staate zu übernehmenden Stammactien angegeben.

Nach Artikel XI wird die Regierung ermächtigt, das Erforderniss für die Einzahlung der Stammactien der mehrerwähnten böhmischen Localbahnen durch Aufnahme von Darlehen bei der böhmischen Landesbank mit vierprocentiger anticipativer Verzinsung und fünfzigjähriger Tilgungsdauer unter den daselbst angegebenen Bedingungen zu beschaffen.

Artikel XII ermächtigt die Regierung zur Einlösung der zunächst vom steiermärkischen Landesausschusse, resp. Landeseisenbahnamte herzustellenden schmalspurigen Localbahn Neuberg—Mariazell gegen Uebernahme der für diese Bahn auszugebenden vierprocentigen, innerhalb 75 Jahren rückzahlbaren Landeseisenbahn-Obligationen im Maximalbetrage von 2,800.000 fl., für welche im Artikel XVII die Stempel- und Gebührenbefreiung ausgesprochen wird.

Artikel XIII bedingt als Voraussetzung für die im Artikel XII vorgesehene staatliche Einlösung der Localbahn Neuberg—Mariazell die Sicherstellung von Interessentenbeiträgen von 200.000 fl. à fonds perdu und einer vom Herzogthume Steiermark gleichfalls à fonds perdu zu leistenden, mit dem vorangeführten Capitalsbetrage gleichwerthigen Annuität von 8485 fl., sowie die Uebernahme der Bauausführung und sonstigen Geldbeschaffung durch das Land.

Im Artikel XIV werden die Bautermine für die schwierigeren Bahnen mit $2^1/_2$ Jahren, für die einfacheren Localbahnen mit $1^1/_2$ Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, festgesetzt.

Artikel XV normirt die Modalitäten der Vergebung des Baues und der Lieferungen für die vom Staate zu garantirenden Eisenbahnen in Böhmen, dann für die Localbahnen Budwitz—Jamnitz und Schwarzenau—Zwettl in der bisher bei vom Staate garantirten Bahnen üblichen Weise, während bezüglich der übrigen in dem Gesetzentwurfe behandelten Bahnen entsprechende anderweitige Vereinbarungen mit den Landesausschüssen des Königreiches Böhmen und des Herzogthums Steiermark vorbehalten sind.

Nach Artikel XVI soll der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen mit Ausnahme der vom Staate in eigener Regie zu betreibenden Localbahn Neuberg—Mariazell, unbeschadet der bezüglich der steiermärkischen Eisenbahnen etwa mit dem Landesausschusse zu treffenden anderweitigen Vereinbarungen, von der Staatseisenbahnverwaltung gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Selbstkosten auf Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre geführt werden und hiebei die Einrichtung des Betriebes, sowie die Tariferstellung bezüglich der vom Staate garantirten Bahnen, insolange der Staat in Folge der thatsächlichen Inanspruchnahme der Staatsgarantie oder in Folge der Aushaftung von Garantievorschüssen an den Bahnerträgnissen direct betheiligt erscheint, dem freien Ermessen der Staatseisenbahnverwaltung vorbehalten bleiben.

Artikel XVIII schliesst mit der Vollzugsbestimmung für das Gesetz, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz. (Genehmigung der Hochbaupläne.) Die von dem Concessionswerber Dr. Carl Freiherrn von Offermann vorgelegten Pläne für die in der Station Auspitz der genannten Localbahn in Aussicht genommenen Hochbauten wurden zur Ausführung genehmigt. [4. April, Z. 16.968.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Kohlenschuppen in der Station Chybi.) In der Station Chybi wurde ein Privat-Kohlenschuppen erbaut. [5. April, Z. 13.979.]

— (Erweiterung der Zayabachbrücke.) Das Project für die Brücke in km 61·097, welche aus Anlass der Regulirung des Zayabaches erweitert werden muss, wurde zur Ausführung genehmigt. [30. März, Z. 12.310.]

— (Linie Kojetein — Bielitz: Eindeckung von Kohlenrutschen in der Station Friedek-Mistek.) In der Station Friedek-Mistek der Ostrau-Friedlander Bahn wurden zwei Kohlenrutschen für Zwecke der Gebrüder Gutmann, desgleichen zwei Kohlenrutschen für Zwecke des S. Aufricht eingedeckt. [29. März, Z. 9274; 4. April, Z. 14.367.]

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Linie Olmütz—Troppau: Errichtung einer Haltestelle.) Bei Wächterhaus Nr. 84 in km 107·6/7 der Strecke Jägerndorf — Troppau wurde eine Personen-Haltestelle mit der Benennung „Wawrowitz" errichtet und hat die bestehende Haltestelle bei Wächterhaus Nr. 85 in km 109·2/3 von nun an den Namen „Wawrowitz Zuckerfabrik" zu führen. [3. April, Z. 5868.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Geleiseverbindung in der Station Stramberg.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Geleiseverbindung des zum Schulhof'schen Kalkofen in der Station Stramberg führenden Sturzgeleises mit der Schleppbahn nach Kotouc, wurde genehmigt. [28. März, Z. 16.371.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Hliboka—Berhometh: Geleiseverlängerung in Komarestie-Slobodzia.) Mit Rücksicht auf die gesteigerte Brennholzverladung wird in der Station Komarestie-Slobodzia das für diese Zwecke bestimmte Nebengeleise um circa 100 m verlängert. [29. März, Z. 68.439.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Schleppbahnverbindung zwischen der Station Calosic-Cernosek und der Taussig'schen Ledergerberei: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für die Errichtung einer Schleppbahn von der Station Calosic-Cernosek zur nächst dem Bahnhofe gelegenen Ledergerberei der Firma Brüder Taussig & Comp. für den 25. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann von Leitmeritz betraut. [G.-I.-Z. 7002.]

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste der anlässlich des Baues der Valsuganabahn nachträglich aufgenommenen Sachverständigen für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Innsbruck.) Unter 17 neu Aufgenommenen sind 7 Geometer und Ingenieure, 10 Landwirthschaftstreibende. Die Gesammtzahl beträgt sonach 86, darunter 29 Geometer, Ingenieure und Baumeister und 43 Landwirthe. [3. April, Z. 16.966.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen), ferner ist herausgegeben der Nachtrag II, zum Kilometerzeiger Nr. 92 (Grand Central Belge Eisenbahn)-Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungarische Staatseisenbahnen) und Nachtrag IV zur „Sammlung von Vereins-Kilometernzeigern". Der im Jänner 1884 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 30 nebst den Nachträgen I und II, sowie der im October 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114 a ist auf gehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Mai gelangt ein neues Verzeichniss über zusammenstellbare Fahrscheine zur Ausgabe, welches wesentliche Aenderungen in den Angaben über Fahrscheinstrecken und Fahrpreise enthält.

Das Verzeichniss sammt einer Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabstellen für Fahrscheinhefte zum Preise von 50 kr. ö. W. zu erhalten und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Das Verzeichniss über zusammenstellbare Fahrscheine vom 1. Mai 1893 sammt Nachträgen wird hiedurch aufgehoben.

Wien, den 14. April 1894. [316]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Lieben in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Twiste.

Vom 1. Mai 1894 an werden die Stationen Lieben der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Twiste des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, mit den für Prag Oe.N.W.B. und St.E.G. bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 17. April 1894. [317]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einbeziehung der Station Jungbunzlau B.N.B.

Im Ausnahmetarif Nr. 2 auf Seite 82 und 83 des Tarifheftes 2 ist die Station Jungbunzlau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, für den Verkehr mit

	Kreuzer ö. W. für 100 kg
a) den Vorarlberger Stationen Hard-Fussach, Lustenau und St. Margrethen mit dem Frachtsatze von je	219
b) den übrigen Vorarlberger Stationen, sowie Lindau mit dem Frachtsatze von je	214

nachzutragen.

Wien, am 20. April 1894. [318]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Verkehr.

Einführung eines Tarifes für die directe Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 gelangt ein Tarif für die directe Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen zwischen belgischen Stationen einerseits und bayerischen Stationen, sowie den Stationen Lindau (Rangirbahnhof) und Passau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits zur Ausgabe.

Hiedurch wird der Bayerisch-Belgische Fahrzeugtarif vom 15. Mai 1893 sammt Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 17. April 1894. [319]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ermässigte Fahrpreise für die II. und III. Wagenclasse bei gewissen Zügen.

Vom 1. Mai 1894 angefangen bis auf Weiteres werden bei den nachbezeichneten Zügen und auf den nachbenannten Strecken, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenclasse besonders ermässigte Fahrpreise eingehoben und zwar:

In der Strecke	Bei Zug Nr.
Wien—Stockerau	44.
Wien—Znaim	15, 16, 102.
Stockerau—Znaim	103.
Znaim—Zellerndorf	15, 16, 102, 118.
Znaim—Deutschbrod	101, 102.
Okříško—Iglau	151.
Deutschbrod—Nimburg	101, 104.
Nimburg—Lissa	101.
Gross-Wossek—Prag	408, 8, 417.
Lissa—Tetschen	51, 52.
Nimburg—Jungbunzlau	705, 706.
Gross-Wossek—Chlumetz . . .	415, 416, 417, 418.
Chlumetz—Trautenau	501, 502.
Trautenau—Parschnitz	508, 511, 513, 516.
Deutschbrod—Pardubitz . . .	221/1122, 1113/212.
Pardubitz—Chrast	1121/222, 223/1124.
Chlumetz—Königgrätz	417, 418.
Königgrätz—Geiersberg . . .	423, 424, 427, 428.
Geiersberg—Mittelwalde . . .	423, 424.
Geiersberg—Wildenschwert . .	1201, 1202.
Pardubitz—Parschnitz	1107/207, 208/1108.
Parschnitz—Liebau	208, 211.
Josefstadt-Jaroměř-Reichenberg	307, 308.
Reichenberg—Seidenberg . . .	302, 311, 312, 315.
Zellerndorf—Sigmundsherberg .	621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628.
Wostroměř—Jitschin	821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828.
Pelsdorf—Hohenelbe	921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932.
Trautenau — Freiheit-Johannisbad	1021, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032.
Eisenbrod—Tannwald . . .	1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326.

Allgemeine Bemerkungen.

a) Wenn zwischen zwei Stationen verschiedener Theilstrecken ausschliesslich nur mittelst der oben angeführten Züge eine directe Verbindung hergestellt ist, werden für die ganze in Betracht kommende Strecke directe Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

b) Bei obigen Zügen wird auf Fahrkarten III. Classe im Allgemeinen ein Gepäck-Freigepäck von 35 kg für

Handwerkzeug, Tornister, Tragelasten, in Körben, Säcken, Butten, Kiepen und Steigen mit Lebendem gewährt. Im Verkehre nach Wien bei den Zügen Nr. 44 und 102 wird für etwaiges, 35 kg übersteigendes Mehrgewicht die Transportgebühr für ermässigtes Eilgut (mit Gewichtsabrundung von 10 zu 10 kg) berechnet und eingehoben.

c) Die Verkehrszeiten obiger Züge sind aus den ab 1. Mai l. J. giltigen affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im April 1894. [320]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II zum Localgüter-Tarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1894 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Monfalcone—Cervignano gelangen zum Localgüter-Tarife (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) ein Nachtrag II, zum Theile II, Heft 1, ein Nachtrag II, zum Theile II, Heft 2, zur Einführung.

Der Nachtrag II zum Tarif-Theile II, Heft 1, enthält den Tarif und den Kilometerzeiger für die Localbahn Monfalcone—Cervignano, ferner Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Der Nachtrag II zum Tarif-Theile II, Heft 2 enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen gegen Erlag von 10 kr. ö. W. für das Heft 1 und von 5 kr. ö. W. für das Heft 2 erhältlich.

Wien, den 20. April 1894. [321]

Druckfehler-Berichtigung.

Im Verordnungs-Blatt vom 21. April 1894, Nr. 45, pag. 833, I. Spalte, (Kundmachung 315) soll es in der 8. Zeile von oben richtig heissen: „Getreide und Kleie im Verkehre mit Dresden-Friedrichstadt . . . . . “.

Sonstige Nachrichten.

Vereinfachung der Verbandstarife. (Weitere Massnahmen zur Herbeiführung derselben.) Im Nachhange zu der in Nr. 40 des Verordnungs-Blattes vom 8. April 1893 gebrachten Mittheilung werden im Nachstehenden alle jene weiteren Massnahmen angeführt, welche in der Angelegenheit der Vereinfachung des Tarifwesens im Laufe des Jahres 1893 getroffen wurden oder im Zuge sind.

I. Inlandstarife.

A. Kohlentarife.

Die im Jahre 1892 in Angriff genommene Vereinigung der in vielen Einzelheften zersplitterten Kohlentarife wurde im Jahre 1893 fortgesetzt.

So ist der Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vom 1. Jänner 1893 in den Ausnahmetarif von Segen-Gottes nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft einverleibt worden, und zwar mit 1. Juni 1893.

Im laufenden Jahre erfolgte die Zusammenlegung des Tarifes für den Braunkohlenverkehr nach Stationen der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. April 1890 mit dem Tarife für den Braunkohlenverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. April 1890.

Im Zusammenhange hiemit wurden die Tarife, und zwar für den Transport mineralischer Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenrevier nach Bodenbach transit, Schönpriesen-Umschlagsplatz und Lobositz-Landungsplatz vom 15. Jänner 1893 und für den Braunkohlenverkehr von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn und der Oesterr. Staatsbahnen nach Schönpriesen-Umschlagsplatz vom 1. October 1891 in einen Tarif zusammengelegt und unter dem Titel „Elbeumschlags-Kohlenverkehr“ mit 1. März 1894 zur Einführung gebracht.

B. Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Von den in diesem Verband Anfangs 1893 bestandenen 10 Tarifheften, und zwar:

1. Classenguttarif, Theil II, Heft A,
2. „ „ „ B,
3. „ „ „ C,
4. „ „ „ D,
5. „ „ „ E,
6. „ „ „ F,
7. Tarif, Theil III, für Güter des Specialtarifes 1,
8. Ausnahmetarif für Zucker,
9. Ausnahmetarif für Kalk und Kalksteine, und
10. Anhang zu den Tarifen, Theil II;

wurden successive, und zwar

das Tarifheft D mit 1. September 1893,
das Tarifheft B mit 1. November 1893, und die
Tarifhefte A, C, E u. f. mit 15. Jänner 1894,

aufgehoben, so dass nach dem 15. Jänner 1894 nur die unter 7 bis 10 benannten Tarifhefte in Geltung bleiben.

Im laufenden Jahre wird die Umarbeitung dieser Tarife platzgreifen, wobei im Ganzen 5 Hefte aufgelegt werden, und zwar:

1. Classenguttarif, Theil II, Heft 1,
2. „ „ „ 2,
3. Ausnahmetarife als ein besonderer Tarif, Theil II, Heft 3,
4. Tarif für Güter des Specialtarifes 1 als Tarif, Theil III,
5. Anhang für diverse Artikel in einzelnen Verkehrsrelationen.

Demnach wird die bisherige Anzahl von 10 Tarifheften auf die Hälfte reducirt werden.

C. Verkehr Südbahn—Böhmen.

D. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

E. Westungar.-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

In diesen Verkehren ist im Laufe des Jahres 1893 eine bedeutende Vereinfachnng durch die mit 1. April 1893 erfolgte Annahme des Reformtarifes für die Linien der Südbahn-Gesellschaft eingetreten.

Hiedurch konnte die in den einzelnen Verkehren bestandene, durch die verschiedene Güterclassification bedingte grosse Anzahl von Tarifserien, welche aus den verschiedenen Combinationen der Tarifserien der Südbahn-Gesellschaft mit den einzelnen Tarifclassen des Reformtarifes entstanden war, wesentlich restringirt, resp. auf das Schema der Güterclassification des Tarifes, Theil I, beschränkt werden.

F. Südwestösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.

Eine gleiche Vereinfachung, wie vordem ausgeführt wurde, ist in diesem Verbande für die nächste Zeit in Aussicht genommen.

G. Seehafenverkehr mit, resp. über Triest und Finme.

Die für den Verkehr südlich der Donau mit Triest und Fiume bestehenden Einzeltarife sollen nunmehr in ein einziges Heft vereinigt werden, wodurch nachbezeichnete Tarife zur Aufhebung gelangen würden, und zwar:

a) die Ausnahmetarife der Südbahn-Gesellschaft für den Triester Verkehr;
b) der Südwestösterreichische Seehafentarif;
c) der Tarif für den Verkehr zwischen Triest, Fiume etc. einerseits und Villach, Klagenfurt andererseits;
d) der Tirol-Küstenländische Tarif.

II. Auslandstarife.

Im Verkehre mit dem Auslande hat die Vereinfachung der Tarife wesentliche Fortschritte gemacht.

A. Verkehr mit Deutschland.

1. Im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband wurde der Tarif-Theil III mit den Heften 1, 2 und 3 aufgelassen und in den Theil II des genannten Tarifverbandes einbezogen. Bei diesem Anlasse wurden alle Stationsverbindungen ausgeschieden, für die ein Verkehrsbedürfniss nicht nachgewiesen werden konnte.

2. Im Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband sind die nachbenannten Einzeltarife durch Einbeziehung in das am 1. Februar 1894 eingeführte Heft 3 zu Theil II aufgehoben worden:

a) Tarifheft II für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879;
b) Tarifheft III für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879;
c) Ausnahmetarif für den Transport von Twist vom 1. September 1884;
d) Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement vom 1. Juni 1890;
e) Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin und Thonerde vom 1. October 1891;
f) Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln vom 1. Jänner 1892.

3. Durch den mit 1. März 1894 eingeführten Nachtrag I zu Theil IV, Heft 2, wird der provisorische Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft und den Bayerischen Staatseisenbahnen beseitigt.

4. Im Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr werden das bisherige Heft 1 vom 1. Juni 1886 mit 4 Nachträgen und Heft 2 vom 1. September 1887 durch ein einziges voraussichtlich am 1. April 1894 in Wirksamkeit tretendes Tarifheft ersetzt.

5. Im Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehr sind für das Jahr 1894 folgende Tarif-Vereinfachungen in Aussicht genommen:

a) die Aufhebung der 7 Tarifhefte des Theiles II für den Verkehr der Gruppe A, Linien in Niederösterreich und Oberösterreich, Steiermark u. s. w. und Ersetzung derselben durch blos 3 Tarifhefte mit folgender Eintheilung:
Heft 1 für den Verkehr mit Württemberg,
„ 2 „ „ „ „ den Reichsbahnen,
„ 3 „ „ „ „ dem übrigen Süddeutschland;
b) die Aufhebung des mit dem Süddeutschen Tarifverbande geographisch neben einandergehenden Nordösterr.-Mittelrheinischen Güterverkehres mit 3 Tarifheften, ferner die Auflassung der selbstständigen Ausnahmetarife für Kaolin vom 1. Mai 1891, Bier und leere Bierfässer vom 1. März 1892, für Graphit vom 1. März 1893, für Eisenerze vom 1. Juni 1893 und für Kartoffel vom 1. Juli 1893.

Die vorangeführten Tarife werden in 3 Tarifhefte, welche für den Verkehr von Böhmen und Mähren zur Aufstellung gelangen, verschmolzen.

6. Die weitest gehende Vereinfachung hat der directe Güterverkehr zwischen Rheinland-Westphalen einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits erfahren.

Dieser Tarifverband bestand bis zum 1. August 1893, bezw. bis zum 1. December 1893 aus folgenden selbstständigen Tariftheilen:

a) dem Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband mit 6 Tarifheften;
b) dem Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband mit 2 Tarifheften;
c) dem directen Güterverkehr zwischen Rheinland-Westphalen einerseits und Stationen der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn andererseits, 1. Tarifheft;
d) dem Rheinisch-Westpfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Coaksverkehr, 1. Tarifheft,

somit im Ganzen aus 10 Tarifheften.

Nunmehr bestehen für das gesammte Verkehrsgebiet unter dem gemeinsamen Titel Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband bis 4 Tarifhefte.

B. Verkehr mit Belgien.

Der Tarif, Theil I, für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1891 wurde aufgehoben, indem ab 1. Februar 1894 der Geltungsbereich des Tarifes, Theil I, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland und den Niederlanden andererseits auf Belgien ausgedehnt wurde.

C. Verkehr mit Frankreich.

Für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband sind folgende Vereinfachungs-Massnahmen pro 1894 in Anssicht genommen:

1. Durch die Neuanfstellung des Theiles II, Heft 1, vom 1. Juni 1890 gelangen nachstehende selbstständige Ausnahmetarife zur Aufhebung:

a) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien und Paris vom 1. April 1893;
b) der Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Wild in Eilfracht vom 1. Juni 1893;
c) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiweiss und Eigelb vom 1. October 1893;
d) der Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild vom 1. September 1893 (rücksichtlich des Verkehres mit den in das Tarifheft 1 fallenden Stationen).

Durch die Neuaufstellung eines Tarifheftes 3 werden aufgehoben:

a) der Nachtrag 8 A zu Tarif-Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. August 1887;
b) der Ausnahmetarif von todtem Wild vom 1. September 1893 rücksichtlich des Verkehres mit den in Böhmen, Mähren und Schlesien gelegenen Stationen. Zur Aufhebung gelangt ferner der Tarif-Theil II vom 1. Juni 1890.

Geplant ist ferner die Vereinigung der gegenwärtig in mehreren Tarifheften enthaltenen Schnittfrachten für die französischen und ausserfranzösischen Strecken in ein Heft, wodurch der Umfang des Tarifes eine wesentliche Einschränkung erfahren wird.

Ueberdies werden die zur Aufstellung kommenden Tarife des in Rede stehenden Verbandes eine nennenswerthe Vereinfachung dadurch erfahren, dass dieselben vorzugsweise als Artikeltarife unter thunlichster Verminderung der Anzahl der Schnittpunkte erstellt werden.

D. Verkehr mit der Schweiz.

Für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband sind anlässlich der im Jahre 1894 umzuarbeitenden allgemeinen Tarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, nachstehende Einzeltarife zur Einbeziehung in die vorbezeichneten Tarifhefte in Aussicht genommen.

1. In den Tarif, Theil II, Heft 1
a) der Ausnahmetarif für Eier vom 1. Jänner 1893.
2. In den Tarif, Theil II, Heft 2:
a) der Ausnahmetarif für Mineralwasser und Tabak vom 1. November 1891;
b) der Ausnahmetarif für Eier vom 1. Februar 1893;
c) der Ausnahmetarif für Lebensmittel vom 1. December 1893.
3. In den Tarif, Theil II, Heft 3:
a) der Tarif für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Verkehr (Nordostbahn) vom 1. December 1893;
b) der Tarif für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Verkehr (Vereinigte Schweizer Bahnen) vom 1. December 1873;
c) der Ausnahmetarif für Sämereien vom 1. April 1886;
d) der Ausnahmetarif für Bier vom 15. Juli 1890;
e) der Ausnahmetarif für Kaolin und Chamottesteine vom 1. Juni 1892;
f) der Ausnahmetarif für Eisen, Petroleum, dann Heu und Stroh vom 1. Juni 1893.

Der Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadische Güterverkehr wird aufgelöst und theilweise mit dem Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband verschmolzen.

Aufgehoben sind bereits die Ausnahmetarife für Getreide ab Westösterreich und Ungarn, Theil III, Heft 1, und Theil III, Heft 2, vom 1. October 1889.

Im Laufe des Jahres 1894 gelangen noch zur Aufhebung:

Die Ausnahmetarife für Getreide aus Böhmen etc. und Galizien (Theil III, Heft 3, vom 1. September 1886 und Theil III, Heft 4, vom 10. October 1881/1), ferner die Tarife Theil I, dann Theil II, mit den Heften 1, 2 und 3. Der Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadische Güterverkehr mit dem Tarif-Theil II vom 1. Mai 1887 wird als selbstständiger Tarifverband aufgehoben und mit dem Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband vereinigt.

E. Verkehr mit Rumänien.

Für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband sind anlässlich der im Zuge befindlichen Neuaufstellung der Tarife wesentliche Vereinfachungen theils durch Verschmelzung einzelner Tarifhefte, theils durch Beschränkung der Verbandsstationen durchgeführt worden.

F. Verkehr mit Russland.

Im laufenden Jahre stehen folgende Tarifvereinfachungen in Aussicht:

a) Die Elbeumschlagsverkehre Südwestrussland — Laube — Tetschen-Bodenbach etc. und Südwestrussland—Dresden-Elkkai werden in ein Tarifheft vereinigt.
b) Die für den Verkehr russisch-österreichische Grenzstationen einerseits und Bodensee-Hafenplätze andererseits bestehenden getrennten Tarife für den Güter- und Getreideverkehr werden in ein Tarifheft zusammengelegt.
c) Bei allen bestehenden Tarifen für den russischen Grenzverkehr werden rücksichtlich derjenigen Grenzstationen, welche keinen Bahnanschluss besitzen, via Husiatyn, Sokal, Nadbrzezie etc. nur für jene Artikel Tarife erstellt werden, welche thatsächlich über diese Grenzpunkte zur Beförderung gelangen.

[H.-M.-Z. 18.693.]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
843	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Horn v i e h	a) Passau b) Salzburg c) Simbach		Verladung von wenigstens 6 Stück Hornvieh pro Wagen, Anfrechthaltung der Tarifbestimmungen, insbesondere Frachtberechnung auf Grund der festgesetzten Normalgewichte	Vom 15. Mai 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	V e r s c h i e d e n	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Kreuzer ö. W.: a)	b)	c)	Im Kartirungswege		
										Berhometh	537·0	541·0	541·0			
										Bojan	505·8	512·8	509·8			
										Czernowitz	489·2	496·2	493·2			
										Czndim	522·0	529·0	526·0			
										Hadikfalva	507·2	514·2	511·2			
										Halicz	459·2	466·2	463·2			
										Hatna	513·2	520·2	517·2			
										Hliboka	501·2	508·2	505·2			
										Hnsiatyn	504·2	511·2	508·2			
										Karapczin	510·6	517·6	514·6			
										Kimpolung	557·4	564·4	561·4			
										Kolomea	468·2	475·2	472·2			
										Lnżan	486·2	493·2	490·2			
										Nepolokoutz	483·2	490·2	487·2			
										Nowosielitza	511·8	518·8	515·8			
										Radautz	516·6	523·6	520·6			
										Sadagora	495·6	502·6	499·6			
										Sniatyn	480·2	487·2	484·2			
										Stanislau	453·2	460·2	457·2			
										Storozynetz	517·2	524·2	521·2			
										Suczawa	516·2	523·2	520·2			
										Theodorestie	523·2	530·2	527·2			
										Tysmienica	456·2	463·2	460·2			
										Zuczka	489·2	496·2	493·2			
844	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter ans Posit. S, 58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Weiz	Gleisdorf transit (für Fürstenfeld)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	5·5 kr.	4·0 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
845	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Dux-Liptitz	Kosten	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	5 kr.	2 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Kohle, welche für Entwässerungszwecke des inundirten Concordiaschachtes II in Kosten verwendet wird
846	K.k.St.B.	Buschtěhrader Eisenbahn	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums Nr. 146 ex 1893, snb Post 2775, veröffentlichten Frachtsätze für Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Pos. E—6 des Tariftheiles I finden bezüglich der Relationen Altkladno— Triest / Pola und Teplitz-Waldthor— Triest / Pola unter den gleichen Modalitäten auch für die Sendungen Anwendung, welche zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine dienen.											
847	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Vom 26. April d. J. an bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894, kommt der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, snb Pos. 2903 und Nr. 26 ex 1894, snb Pos. 565, hinsichtlich der Beförderung von Roggen, Weizen und Mais publicirte Refactiesatz unter den dort angegebenen Bedingungen auch auf solche Sendungen zur Anwendung, welche vorerst in einem Bahnmagazine der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten oder einem reexpeditionsberechtigten Lagerhause in Czernowitz eingelagert und erst von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden. Die Liquidirung des entfallenden Restitutionsbetrages erfolgt in diesen Fällen gegen Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe, welche mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen in einem Bahnmagazine oder Lagerhause eingelagert, von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt und in Czernowitz, bezw. Volksgarten bezogen wurden, versehen sein müssen. Bei Theilabfuhren muss die vorerwähnte Bestätigung bezüglich jeder einzelnen derselben ersichtlich sein.											

Fortlaufende Nr.		845	849	850
		K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt				Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht:	von der und im Namen der	Eisenbahnschwellen, roh und imprägnirt, der Pos. II—20/4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schotter aus Pos. 8—58 der Gütorclassification des Tarif-Theiles I	a) Holz der Pos. H 19 b) Holz der Pos. H 20—1 und 6 der Güterclassification dos Tarifes, Theil I
	für Artikel			a) Stückgüter der Classe I b) Stückgüter dor Classo II
	für die Transportstrecke von	Den im Localgütertsrife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Podgórze-Płaszów	S ó l
	für die Transportstrecke nach	Nakři-Netolic	Bierzsnów und Wieliczka	Karwin Dombrau Prag St.E.G. u. Oe.N.W.B. Karwin Dombrau
	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe als Fracatgnt unter der Adresse des Consortiums zur Erbannag der Localbahn Nakři-Netolic mit der Bestimmaag znm Baue dieser Localbahn aad Frachtzshlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten za bewirken	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zn Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbaaten bestimmt sein nnd demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbanbehörde als Frachtgut zar Beförderung gelangen. Das Anf- uad Abladen der Sendungen haben die Absender, resp. Emptäager anf eigene Kosten zn bewirken	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Für Sendnngen von Holz der Pos. II 20—6 finden die Frachtsätze nur beim Bezuge durch eine Grubo Anwendnng Aufgabe in beliebigen Mengen
	und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Bis auf Weiteres, läagstens bis 31. December 1894	Bis anf Weiteres, läagstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		L o c a l t a r i f	Localtarif	Tarifheft 2 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jäaner 1894
Bezeichnung		Aasaabmetarif I	4	Bestehen keine directen Frachtsätze
Frachtsatz per 100 kg		Ansnahmetarif I abzüglich fünfzig Procent, jedoch nnter Wahrnag eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg nnd jedes Kilometer nnd eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	3	
		V e r s c h i e d e n	1	
per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz			
	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
Art der Durchführung		Im Rückvergütnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnnng der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss		Gegen bis längstens Ende Februar 1895 zn bewirkende Vorlage der aaf das nebenstehead bezeichnete Coasortinm als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütnngsstempel tragea dürfen nnd nicht mehr znrückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Ansprnch anf Vergütnng		
Besondere Bemerkungen		Cedirnngen dieser Frachtermässigang Seitens des ansprnchsberechtigten Consortiums an dritte Personen sind nnstatthaft		

| | | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
851	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Chamotteziegel	Gross-Opatowitz	Lundenburg	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	37·2 kr.	32·2 kr.	5·0 kr.	Im Kartirungswege		
852	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Střebichowic-Vinařic (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swoleňowes-Smečna	Sachsen und Norddeutschland, I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Nannhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich davon); II. über Weipert; III. über Klingenthal; IV. über Franzensbad	**Mindestverfrachtung 3000 Tonnen** durch einen Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1894	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 10. September 1892, Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang abzüglich folgender Nachlässe: I. 12·0 Markpfennig; II. 14·0 Markpfennig; III. 14·8 Markpfennig; IV. 14·8 Markpfennig (nach Voitersreuth 8·8 kr.)	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch. — Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen	
853	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Nenkladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Sachsen und Norddeutschland, I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Nannhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich davon); II. über Weipert; III. über Klingenthal; IV. über Franzensbad	**Mindestverfrachtung 3000 Tonnen** durch einen Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1894	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 10. September 1892, Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang abzüglich folgender Nachlässe: I. 12·0 Markpfennig; II. 14·0 Markpfennig; III. 14·8 Markpfennig; IV. 14·8 Markpfennig (nach Voitersreuth 8·8 kr.)	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch. — Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
854	Buschtéhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Pilsen (k.k.St.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	kr. ö. W. 77·0	kr. ö. W. 52·0	kr. ö. W. 25·0	Im Kartirungswege		
				Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Pilsen (B.W.B.)				77·0	52·0	25·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik)					80·0	53·0	27·0			
				Schönpriesen					80·0	53·0	27·0			
855	Buschtéhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I (Normalclasse)	Gewöhnliches Eilgut: Aussig	Eger (B.E.B.)	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 344·8			Im Kartirungswege	
					Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)					178·0				
				Bensen	Königeberg-Maria Kulm					127·8				
					Přibram					145·6				
				Schönlinde	Königsberg-Maria Kulm					158·8				
					Přibram					175·0				
					Wernstadt					82·2				
				Warnsdorf	Königeberg-Maria Kulm					161·8				
					Přibram					179·0				
				Zwickau i. B.	Königsberg-Maria Kulm					161·8				
					Wernstadt					86·2				
			Frachtgüter der Classe II	Bensen	Königeberg-Maria Kulm					108·0				
					Přibram					115·3				
				Schönlinde	Königsberg-Maria Kulm					129·5				
					Přibram					136·3				
					Wernstadt					70·2				
				Warnsdorf	Königsberg-Maria Kulm					131·5				
					Přibram					138·3				
				Zwickau i. B.	Königsberg-Maria Kulm					134·5				
					Wernstadt					75·2				
856	Buschtéhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Jungbunzlau (B.N.B.)	Aussig (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife, bezw. Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	Kreuzer ö. W. 51·0	48·0	3·0	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
				Münchengrätz	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)			Es bestehen keine directen Tarifsätze	50·0	48·0	2·0			
				Svijan-Podol					53·0	48·0	5·0			
				Bakov (B.N.B.)	Nestomitz (Zuckerfabrik), Schönpriesen					46·3				
				Jungbunzlau (B.N.B.)						46·3				
				Kuttenthal						46·3				
				Münchengrätz						46·3				
				Svijan-Podol						46·3				

Fortlaufende Nr.	857	858	859	860	861
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der Betheiligten Verwaltungen					
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Sand	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 8 des Westdensch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandee (Verkehr mit Oesterreicb)	Braunkohle	Robzucker	Bruchsteine
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Ćerma-Jeleni	Hohenau oder vice versa	Aussig transit	Tinischt transit	Josefsthal-Kosmanos
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Chotzen, Hohenmauth, Cerekvic-Böhm.Hruschau, Leitomischl, Böhm.-Trübau	Spandau	Poděbrad	Pardubitz transit	Svijan-Podol
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Anfrecbtbaltung der für den Ausnabmetarif Nr. 8 des Westdentsch-Oeeterr.-Ungar. Verbandes (Verkebr mit Oesterreich) giltigen allgemeinen Tarifbestimmungeu	**3000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Die Sendungen müssen an ein mit der Station Poděbrad in Scbienenverbindung etebendes Etablissement adressirt sein nnd dahin anch zugeechoben werden. Aufrechtbaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Neubydechow	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Bie anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Mai 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Mai 1894 bis Ende April 1895	Bis anf Widerruf, längstene jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerrnf. längstens bie 31. December 1894
Frachtsatz per 100 kg: kr.	Localtarif 6·6	Westdentscb - Oeeterr. - Ungar. Eisenbahnverband (Verkehr mit Oeeterreich) Tbeil II, Heft 1 vom 1. Septemher 1892	Inländischer Brannkohlenverkehr über Anssig bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	Localverkehr	Localtarif	Localtarif
	11·8	Besteht kein directer Satz	27·0 kr. ö. W. Noten	32·4	7·9	7·9
	15·0	216 Pfennige	22·5 kr. ö. W. Noten	27·4	6·3	6·3
	18·2		4·5 kr. ö. W. Noten	5	1·6	1·6
	13·4			33·2		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz: kr.	6·6			32·4		
	8·7			27·4		
	10·8			28·2		
	12·9			5		
	11·4					
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze: kr.	1·0					
	3·1					
	4·2					
	5·3					
	2·0					
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege oder im Kartirungswege, in letzterem Falle gegen Caution	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	**Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten ale Absender lautend, vorzulegen längetens bie Ende März 1895**		**Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege:** Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma ale Aufgeber und ein mit der Station Poděbrad in Scbienenverbindung stebendes Etablissement als Empfänger lautenden babnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestene bis Ende Juni 1895	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, läugsteus bis Ende Februar 1895	
Besondere Bemerkungen	Das Anf- nnd Abladen baben die Parteien anf eigene Kosten zn besorgen			Das Zugeständnise gilt nur für eolcbe Sendungen, welche von fremden Bahnen kommend, über die Linien der St.E.G. via Tinischt, bezw. via Pardubitz nach Neubydschow gesendet werden	

Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 1350·— in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retonrirt wird, sobald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Poděbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des angebrachten Minimalquantums erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Fracht-Differenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Satze für das factisch verfrachtete Quantum.

Fortlaufende Nr.	862	863	864	865
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: — Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Name und Nr. der Tarif-Artikel	Bier in Fässern	Gebrauchte, leer retourgehende Bierfässer mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Papier und Pappendeckel	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke von	Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito	Marchegg transito (für Sendungen von Preseburg)	Heinrichsthal	Zborów
für die Transportstrecke von	Wien Nord- oder Staatsbahnhof			
für die Transportstrecke nach	Krakau Rzeszów Jaroslau Przemyśl Lemberg Tarnopol Stanislau Kolomea Czernowitz	Hradisch K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Ung.-Hradisch Stadt)	Kornenburg	Wygoda
für die Transportstrecke nach	Krakau Rzeszów Jaroslau Przemyśl Lemberg Tarnopol Stanislau Kolomea Czernowitz		oder vice versa Stockerau	Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf-Donanfeld, Jedlesee transito und Stadlau
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; bei den Sendungen nach Krakau Anf- und Abladen und bei den übrigen Transporten Aufladen durch Arbeitekräfte der Parteien	Anflieferung in beliebigen Mengen; Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgube von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Fracbtbrief	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 mtr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsetation directe lautenden Frachtbriefen; Anfgabe von, bezw. Fracbtzablung für mindesteus 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Anf- nnd Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	Bie anf Weiteres, längetene jodoch bie Ende December 1894	Bie anf Weiteree, längetens jedoch bis Ende December 1894	Bis uuf Widerrnf, längstens jedocb bie Ende December 1894	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Febrnar 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Febrnar 1893
Bezeichnung	Localtarife			
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Fracbtsätze	48·5 kr.	Directe Fracbtsätze bestehen nicht	115·0 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	135·0 kr.		kr. ö. W. a) 123·4 b) 121·4	111·4 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	31·0 kr.	17·5 kr.		3·6 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirngewege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Anfgabestation beglanbigte Frachtbrief-Dnplicate, die nicht wieder zurückgeetellt werden, vorznlegen epätestene zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnissee		Auf die reclam. Firma ale Anfgeberin lanteude, von der Anfgabsetation beglanbigte Fracbtbrief-Dnplicate, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen epätestene zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen				

	862	863	864	865
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	kr. 134·6 176·0 189·0 196·0 213·0 239·0 239·0 248·0 260·0	80·4 126·4 137·4 145·4 166·4 191·4 191·4 200·4 212·4	117·4 115·8	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	kr. 54·2 49·6 51·6 50·6 46·6 47·6 47·6 47·6 47·6	80·8 126·8 137·8 145·8 166·8 191·8 191·8 200·8 212·8		
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		54·2		

*) Wird innerhalb des Jahres 1894 nur ein Verfrachtungsquantum von 700 bis exclusive 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) nachgewiesen, so gelangen die vorbezifferten ermässigten Frachtsätze, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, zur Anwendung. Wird innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses von Einer der beiden vorgenannten Anfliefernngsstationen mindestens ein Quantum von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendungen von dieser Anfliefernngsstation aus den bei einem Minimalquantum von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 2 kr. pro 100 kg vergütet. Für Sendungen nach Jedlesee loco wird neben den ermässigten Frachtsätzen nach Jedlesee transito noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr eingehoben.

In die im gegenwärtigen Zugeständnisse stipulirten Minimalquantitäten werden die auf Grund der Publicationen in den Verordnungs-Blättern Nr. 145 ex 1893, fortlaufende Nummer 2683, sowie Nr. 22 ex 1894, fortlaufende Nummer 437, beförderten Sendungen, soferne bezüglich derselben die Bedingungen der letzterwähnten Zugeständnisse eingehalten sind, eingerechnet.

Durch das gegenwärtige Zugeständniss werden die in der Publication im Verordnungsblatte Nr. 22 ex 1894, fortlaufende Nummer 437, von Station Wygoda verlautbarten Frachtbegünstigungen gegenstandslos.

Von Seite der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen wurden zur Bildung der vorstehenden directen ermässigten Frachtsätze lediglich deren tarifmässige Gebührenantheile zur Verfügung gestellt, weshalb die bezüglichen Minimalquantitäten für die Strecken dieser Verwaltung keine Geltung haben.

Fortlaufende Nr.	866	867	868
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Roman-Cement	Ziegel und Pflastersteine der Pos. Z—1 des Tarifes Theil I, sowie Klinkersteine	Chamottemehl in Säcken, Thonplatten, sowie Töpfer- und Steingutwaaren der Poe. 14 sub B III g, β) des Tarifes Theil I	Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide aller Art	und die hieraus erzeugten Mahlproducte
für die Transportstrecke von	Markt-Tüffer	Bedekovcina		Stationen der Strecken Gelse—Szombathely und Komárváros—Budapest loco u. transit	Laibach S.B.	Stationen der Strecken Bares—Légrad und Csáktornya—Kanizsa	Laibach S.B.
für die Transportstrecke nach	Wien (Matzleinsdorf)	Trieet		Laibach S.B.	Triest S.B. oder Finme	Laibach S.B.	Triest S.B. oder Fiume
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief bei Einhaltung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen		1. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Die Mahlproducte müssen innerhalb drei Monate nach deren Einlangen in Triest, bezw. in Finme nach England zur Verschiffung gelangen. 3. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungstaxe und in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide, sich deckt	
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben (giltig ab 1. Jänner 1894)	Ungar.-Adriatischer Verbandtarif Heft 2 vom 25. Mai 1891		Localtarif			
Frachtsatz per 100 kg	98 Heller	Verschieden		Verschieden			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	82 Heller	37 kr. ö. W.	50	140 Heller, bezw. incl. ung. Stener		144 Heller, bezw. incl. ung. Stener	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	16 Heller	Verschieden		Verschieden			
Art der Durchführung	Im Kartirungewege	Im Kartirungswoge		Im Rückvergütungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide und die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, denen die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate, bezw. k. k. Hauptzollamte in Trieet, beziehungsweise dem kgl. ungar. Hafenamte in Finme ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung der Mahlproducte nach England beizulegen sind, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 34 vom 24. März a. c. sub fortlaufender Nr. 665 verlautbarte bezügliche Begünstigung gegenstandelos						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
869	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	K. ung. Staatsbahn und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkiesabbrände	Budapest-Ferenczváros	Trzynietz	Bei Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind in leer zurückgehenden Kohlenwagen zu befördern. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	kr. 60·5	kr. 40	kr. 20·5	Im Kartirungswege		Bei Verladung in anderen Wagen als in leer retourgehende Kohlenwagen gelangen nicht die hier publicirten, sondern die tarifmässigen Frachtsätze zur Einhebung. Im Falle des Uebergangee der Sendungen nach Deutschland, wird zum Frachtsatze nach Oderberg eine Uebergebühr nicht mehr hinzugerechnet
					Dombrau				64·5	43	21·5			
					Oderberg				66·5	45	21·5			

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Offert-Ausschreibung.

In den Stationen **Gstatterboden** und **St. Georgen a. d. Mur** der Bahnlinie Amstetten—Pontafel gelangen im heurigen Jahre die Aufnahmsgebäude zur Erweiterung und werden die einschlägigen Hochbau-Arbeiten in der Station Gstatterboden im annäherungsweisen Kostenbetrage von 11.500 fl., in der Station St. Georgen im Kostenbetrage von 6200 fl., an Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltuugs-Inspectorat), sowie für Gstatterboden bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Hieflau und für St. Georgen bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Judenburg während der Amtsstunden vom 25. April l. J. an, zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 5. Mai 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im April 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Scala m. p.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (353)

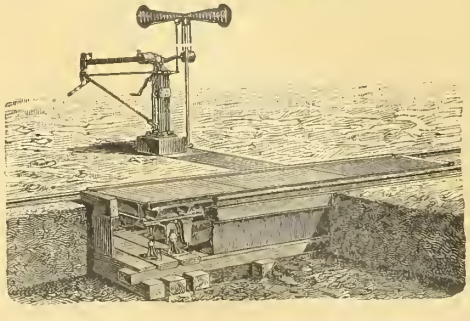
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren **Actionäre** zur

42. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche **Samstag den 26. Mai 1894** um 10 Uhr Vormittags in **Wien** im Bösendorfer-Saale, I., Herrengasse 6, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1893.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1893.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1894.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Samstag den 12. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allg. österr. Bodencredit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme

besondere (410)

Grassamen-Mischung

(stark und langbewurzelt)

per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren

WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.

WIEN

I., Wallfischgasse Nr. 8.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. Wien, 26. April 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Internationales Uebereinkommen vom 15. April 1893*), abgeschlossen zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Montenegro, den Niederlanden, Russland und der Schweiz, betreffend gemeinsame Massregeln zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera.

(Abgeschlossen zu Dresden am 15. April 1893, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 8. November 1893, worüber die gegenseitige Auswechslung der Ratificationen am 1. Februar 1894 zu Berlin stattgefunden hat.)

. . . . . .

Convention.

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. etc. und Apostolische König von Ungarn; Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen im Namen des Deutschen Reiches; Seine Majestät der König der Belgier; der Präsident der Französischen Republik; Seine Majestät der König von Italien; Seine königliche Hoheit der Grossherzog von Luxemburg; Seine Hoheit der Fürst von Montenegro; Ihre Majestät die Königin und in Ihrem Namen Ihre Majestät die Königin-Regentin der Niederlande; Seine Majestät der Kaiser aller Reussen; der Schweizerische Bundesrath

entschlossen, für den Fall des Auftretens von Cholera-Epidemien gemeinsame Massnahmen im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege zu vereinbaren, ohne dem Handel und dem Personenverkehre unnöthige Hindernisse zu bereiten, haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, und zwar:

. . . . . .

welche nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten nachstehende Bestimmungen vereinbart haben:

I.

Was die internationalen prophylaktischen Massregeln gegenüber dem Personen- und Waarenverkehre betrifft, sollen von nun an jene in Anwendung kommen, welche im Annex I zur gegenwärtigen Convention angeführt und näher bezeichnet sind.

II.

Für das sanitätspolizeiliche Regime an der Donaumündung (Sulina-Mündung) gelten die im Annex II enthaltenen Bestimmungen.

III.

Die vorbezogenen beiden Annexe haben die gleiche Geltung, als ob sie in den Text dieser Convention mit aufgenommen wären.

---

*) Enthalten in dem am 10. April 1894 ausgegebenen XXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 69.

IV.

Die gegenwärtige Convention wird vom Datum des Austausches der Ratificationen an durch fünf Jahre in Kraft bleiben und von fünf zu fünf Jahren stillschweigend erneuert werden, falls nicht einer der hohen vertragschliessenden Theile sie in den letzten sechs Monaten vor Ablauf einer fünfjährigen Periode gekündigt haben sollte.

Die Kündigung wird nur für jenen Staat oder jene Staaten gelten, von dem oder von denen sie ausgegangen ist. — Für die übrigen Staaten wird die Convention in Kraft bleiben. — Die hohen vertragschliessenden Theile behalten sich auch vor, Aenderungen der Convention und ihrer beiden Annexe, die ihnen eventuell als nothwendig erscheinen, auf diplomatischem Wege zu veranlassen.

Die gegenwärtige Convention wird ratificirt und die Ratificationen derselben werden, sobald als möglich, spätestens aber vor Ablauf von sechs Monaten, zu zählen vom 15. April 1893 an, in Berlin niedergelegt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Convention unterzeichnet und mit ihrem Siegel versehen.

So geschehen zu Dresden am 15. April 1893 in zehnfacher Ausfertigung.

. . . . . .

Annexe zur Convention.

Annex I.

Titel I.

Massnahmen, welche bezwecken, dass die vertragschliessenden Mächte über den Stand einer Choleraepidemie und über die Massnahmen zur Hintanhaltung einer Verbreitung und Einschleppung derselben in seuchenfreie Gegenden fortlaufend in Kenntniss erhalten werden.

Anzeige und weitere Mittheilungen.

Die Regierung des verseuchten Landes ist verpflichtet, den übrigen Regierungen den Bestand eines Choleraherdes anzuzeigen. Diese Massregel ist von wesentlicher Bedeutung.

Dieselbe hat aber nur dann einen wirklichen Werth, wenn die betreffende Regierung selbst von den auf ihrem Gebiete vorgekommenen Cholerafällen und Choleraverdachtsfällen genaue Kenntniss besitzt.

Es kann daher den einzelnen Regierungen nicht dringend genug empfohlen werden, den Aerzten die Anzeige von Cholerafällen zur Pflicht zu machen.

Die Anzeige an die Regierungen hat zu umfassen den Bestand eines Choleraherdes, den Ort wo, und den Zeitpunkt, wann sich derselbe gebildet hat, die Zahl der klinisch festgestellten Erkrankungen, sowie der Todesfälle. Vereinzelt gebliebene Fälle bilden nicht nothwendigerweise den Gegenstand einer Anzeige.

Die Mittheilung hat an die diplomatischen Vertretungen oder an die Consularämter in der Hauptstadt des verseuchten Landes zu ergehen. — Jene fremden Regierungen, welche daselbst keinen Vertreter haben, werden directe auf telegraphischem Wege verständigt werden.

Dieser ersten Anzeige haben regelmässige weitere Mittheilungen in der Weise zu folgen, dass die Regierungen über den Gang der Epidemie auf dem Laufenden erhalten werden. Diese Mittheilungen müssen wenigstens wöchentlich einmal gemacht werden.

Die Angaben über das Auftreten und über den Gang der Krankheit sollen so vollständig wie möglich sein. Sie sollen ganz besonders auch die zur Hintanhaltung einer weiteren Ausbreitung der Epidemie getroffenen Massnahmen umfassen und die angeordneten prophylaktischen Vorkehrungen bezüglich:

der sanitären Aufsicht und ärztlichen Visite,
der Absonderung und
der Desinfection

genau angeben, sowie auch jene Verfügungen enthalten, die in Bezug auf den Auslauf der Schiffe und die Ausfuhr von Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, erlassen wurden.

Den aneinander grenzenden Staaten bleibt es vorbehalten, wegen des Austausches directer Mittheilungen zwischen den Vorständen der Verwaltungsbehörden im Grenzgebiete besondere Vereinbarungen zu treffen.

Die Regierung eines jeden Staates soll gehalten sein, sofort jene Massnahmen kundzumachen, deren Anordnung sie bezüglich der Herkünfte aus einem verseuchten Lande oder aus einer verseuchten „Circumscription*)“ für geboten hält.

Diese Bekanntmachung muss sie ungesäumt dem diplomatischen oder Consularvertreter des verseuchten Landes, welcher in der Hauptstadt ihres Landes seinen Sitz hat, mittheilen. Wenn in der Hauptstadt ein diplomatischer oder Consularvertreter nicht seinen Sitz hat, hat die Mittheilung an die Regierung des betheiligten Landes direct zu ergehen.

In gleicher Weise und auf demselben Wege sind auch die Aufhebung, sowie Abänderungen dieser Massregeln bekannt zu geben.

---

*) Unter der Bezeichnung „Circumscription“ wird ein Theil eines Staatsgebietes, welcher einer genau bezeichneten Verwaltungsbehörde unterstellt ist, verstanden, wie zum Beispiel: eine Provinz, ein Gouvernement, ein Bezirk, ein Departement, ein Canton, eine Insel, eine Gemeinde, eine Stadt, ein Dorf, ein Hafen, ein Polder etc. ohne Rücksicht auf dessen Einwohnerzahl oder Flächenausdehnung.

Titel II.

Unter welchen Voraussetzungen eine Circumscription als verseucht und als seuchenfrei anzusehen ist.

Als verseucht wird jede Circumscription angesehen, in welcher der Bestand eines Choleraherdes amtlich festgestellt worden ist.

Als nicht mehr verseucht wird jede Circumscription angesehen, in welcher ein Choleraherd bestanden hat, in welchem aber zufolge amtlicher Feststellung seit fünf Tagen weder ein Todesfall noch ein neuer Fall einer Cholera-Erkrankung vorgekommen ist, wobei vorausgesetzt wird, dass die nothwendigen Desinfectionsmassregeln durchgeführt worden sind.

Die Schutzmassregeln sollen gegen das verseuchte Gebiet von dem Zeitpunkte der ämtlichen Feststellung des Ausbruches der Epidemie in Wirksamkeit treten.

Diese Massregeln sind ausser Wirksamkeit zu setzen, sobald die Circumscription amtlich wieder seuchenfrei erklärt worden ist.

Einzelne isolirte Cholerafälle berechtigen nicht zur Anwendung dieser Massregeln gegenüber der territorialen Circumscription, in der sie vorgekommen sind, ohne dass sie einen Choleraherd bildeten.

Titel III.

Von der Nothwendigkeit, die auf Hintanhaltung einer Weiterverbreitung der Epidemie abzielenden Massnahmen auf die verseuchten territorialen Circumscriptionen zu beschränken.

Um die Wirksamkeit der ergriffenen Schutzmassregeln ausschliesslich auf die von der Cholera betroffenen Gegenden zu beschränken, sollen die Regierungen dieselben nur gegenüber Herkünften aus verseuchten Circumscriptionen in Anwendung bringen.

Diese auf die verseuchten Circumscriptionen begrenzte Anwendung der Schutzmassregeln soll aber nur unter der ausdrücklichen Bedingung eintreten, dass die Regierung des verseuchten Landes die erforderlichen Anordnungen trifft, um die Ausfuhr der Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, aus der verseuchten Circumscription hintanzuhalten.

Wenn eine Circumscription verseucht ist, so sollen gegen jene Herkünfte aus derselben, welche mindestens fünf Tage vor dem Ausbruche der Epidemie abgegangen sind, keine Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden.

Titel IV.

Waaren und Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können und für die Erlassung von Ein- und Durchfuhr-Verboten, sowie für die Anordnung einer Desinfection in Betracht kommen.

I.

Ein- und Durchfuhr.

Die Gegenstände oder Waaren, welche als Träger des Ansteckungsstoffes von der Einfuhr ausgeschlossen werden dürfen, sind nur die folgenden:

1. Gebrauchte Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Gebrauchseffecten), benütztes Bettzeug.

Soferne diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Aufenthaltswechsels (als Uebersiedlungseffecten) befördert werden, unterliegen sie besonderen Bestimmungen.

2. Hadern und Lumpen.

Von diesem Verbote dürfen nicht betroffen werden:

a) Hadern, welche mittelst hydraulischer Kraft zusammengepresst in Ballen, die mit Eisenreifen gebunden sind und mit den von der Behörde des Bestimmungslandes anerkannten Ursprungsmarken und Ursprungsnummern als Waaren für den Grosshandel zur Versendung gelangen;

b) neue Abfälle, die aus Spinnereien, Webereien, Confectionsanstalten oder Bleichereien stammen, Kunstwolle (laines artificielles, Shoddy) und Abfälle neuen Papiers.

Die Durchfuhr von Waaren und Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, darf dann nicht untersagt werden, wenn sie so verpackt sind, dass eine Berührung mit denselben unterwegs nicht möglich ist.

Ebenso soll die stattgefundene Durchfuhr von Waaren und Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, durch eine verseuchte territoriale Circumscription kein Hinderniss für deren Einfuhr in das Bestimmungsland bilden, wenn die Beförderung in der Weise erfolgt ist, dass eine Berührung mit Gegenständen, welche durch Ansteckungsstoffe verunreinigt waren, nicht stattfinden konnte.

Auf Waaren und Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, sollen die erlassenen Einfuhrverbote dann keine Anwendung finden, wenn der Behörde des Bestimmungslandes nachgewiesen wird, dass sie mindestens fünf Tage vor Ausbruch der Epidemie zur Absendung gelangt sind.

Im Verkehre zu Lande ist es nicht statthaft, Waaren an den Grenzen in Quarantäne zurückzubehalten. Das einfache Verbot der Einfuhr derselben oder die Desinfection sind die einzigen Massnahmen, welche angeordnet werden dürfen.

II.

Desinfection.

Reisegepäck. Der Desinfection sollen unter allen Umständen unterzogen werden: Schmutzige Wäsche, alte und getragene Kleidungsstücke und sonstige Gegenstände, welche zum Reisegepäck oder zum Mobiliar (Einrichtungseffecten) gehören, wenn diese aus einer als verseucht erklärten territorialen Circumscription stammen und nach der Ansicht der örtlichen Sanitätsbehörde als seuchenverdächtig betrachtet werden.

Waaren. Die Desinfection darf sich nur auf solche Waaren und Gegenstände erstrecken, welche nach Ansicht der örtlichen Sanitätsbehörde als seuchenverdächtig betrachtet werden oder deren Einfuhr verboten werden kann.

Der Behörde des Bestimmungsortes steht es zu, die Art und Weise der Desinfection, sowie den Ort, wo sie vorgenommen werden soll, festzusetzen.

Die Desinfection ist so auszuführen, dass die Gegenstände möglichst wenig beschädigt werden.

Die Regelung der Frage, ob der aus einer Desinfection sich ergebende Schaden zu einem Ersatzanspruche berechtigen soll, wird jedem einzelnen Staate überlassen.

Die Briefe und Correspondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitschriften, Geschäftspapiere etc. (ausschliesslich der Postpackete) sollen weder einer Einfuhrbeschränkung noch einer Desinfection unterliegen.

Titel V.

Massnahmen an den Landgrenzen. Eisenbahndienst. Reisende.

Die für die Beförderung von Reisenden, der Post und des Reisegepäckes bestimmten Waggons dürfen an den Grenzen nicht zurückgehalten werden.

Falls ein solcher Waggon mit Ansteckungsstoffen verunreinigt worden sein sollte, so soll er an der Grenze oder in der nächsten Haltestelle, wo dies möglich ist, aus dem Zuge ausgeschaltet und desinficirt werden.

Dasselbe gilt für Güterwaggons.

Landquarantänen sollen nicht mehr errichtet werden.

Nur die an Cholera oder unter choleraartigen Erscheinungen erkrankten Personen dürfen zurückgehalten werden.

Es ist von grosser Wichtigkeit, dass die Reisenden durch das Eisenbahnpersonale einer Ueberwachung in Bezug auf ihren Gesundheitszustand unterzogen werden.

Die ärztliche Intervention soll sich auf die Untersuchung der Reisenden und auf die Hilfeleistung bei Kranken beschränken.

Wenn eine ärztliche Besichtigung stattfindet, ist sie thunlichst mit der zollämtlichen Revision in der Weise zu verbinden, dass die Reisenden so wenig als möglich aufgehalten werden.

Von besonderem Nutzen würde es sein, Reisende, welche aus einem verseuchten Orte kommen, an ihrem Bestimmungsorte einer fünftägigen, vom Tage der Abreise an zu rechnenden Ueberwachung zu unterstellen.

Die hinsichtlich des Grenzübertrittes des Eisenbahn- und Postpersonales zu treffenden Anordnungen stehen den betheiligten Verwaltungsbehörden zu. Dieselben sollen so eingerichtet sein, dass der regelmässige Dienstbetrieb nicht gestört wird.

Die Regierungen behalten sich das Recht vor, gegenüber gewissen Kategorien von Personen, insbesondere gegenüber:

a) Zigeunern und Vagabunden,

b) Auswanderern und solchen Personen, welche truppweise umherziehen oder die Grenze überschreiten,

besondere Massnahmen anzuordnen.

Titel VI.

Besondere Bestimmungen für die Grenzgebiete.

Die Regelung des Grenzverkehres und der damit zusammenhängenden Fragen, sowie die Anordnung besonderer Ueberwachungsmassregeln bleiben besonderen Vereinbarungen zwischen den aneinander grenzenden Staaten überlassen.

Titel VII.

Wasserstrassen. Flüsse, Canäle und Seen.

Die Regelung des gesundheitspolizeilichen Dienstes auf den Wasserstrassen bleibt besonderen Vereinbarungen zwischen den Uferstaaten überlassen.

Es werden in dieser Beziehung die im Jahre 1892 im Deutschen Reiche erlassenen Vorschriften, deren Durchführung von günstigem Erfolge war, empfohlen.

Titel VIII.

Seeverkehr. Massnahmen in den Häfen.

Als verseucht gilt ein Schiff, welches Cholera an Bord hat, oder auf welchem während der letzten sieben Tage neue Choleraerkrankungen vorgekommen sind.

Als verdächtig gilt ein Schiff, auf welchem zur Zeit der Abfahrt oder während der Fahrt Cholerafälle vorgekommen sind, während der letzten sieben Tage aber sich kein neuer Fall ereignet hat.

Als unverdächtig gilt ein Schiff, wenn es auch aus einem verseuchten Hafen kommt, in dem Falle, wenn es weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch auch bei der Ankunft einen Cholera-Todesfall oder Cholera-Erkrankungsfall an Bord gehabt hat.

Auf verseuchte Schiffe finden folgende Vorschriften Anwendung:

1. Die Kranken sind sofort auszuschiffen und abzusondern;

2. die übrigen Personen müssen, womöglich, gleichfalls ausgeschifft und einer Beobachtung unterworfen werden, deren Dauer nach dem Gesundheitszustande auf dem Schiffe und nach dem Zeitpunkte des letzten Erkrankungsfalles schwankt, den Zeitraum von fünf Tagen jedoch nicht überschreiten darf;

3. die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und die sonstigen der Schiffsmannschaft oder den Reisenden gehörigen Gegenstände, welche nach Ansicht der Hafen-Sanitätsbehörde als mit Ansteckungsstoffen beschmutzt zu betrachten sind, ebenso das Schiff oder auch nur der mit Ansteckungsstoffen besudelte Theil desselben müssen desinficirt werden.

Verdächtige Schiffe unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Aerztliche Visite;

2. Desinfection. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstigen der Schiffsmannschaft oder den Reisenden gehörigen Gegenstände, welche nach Ansicht der Hafen-Sanitätsbehörde als mit Ansteckungsstoffen beschmutzt anzusehen sind, sollen desinficirt werden.

3. Entfernung des Soodwassers nach vorausgegangener Desinfection desselben und Ersetzung des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Es empfiehlt sich, die Mannschaft und die Reisenden rücksichtlich ihres Gesundheitszustandes vom Zeitpunkte der Ankunft des Schiffes ab einer gesundheitlichen Ueberwachung in der Dauer von fünf Tagen zu unterziehen.

In gleicher Weise empfiehlt es sich, den Landgang der Mannschaft hintanzuhalten, es wäre denn, dass Dienstesrücksichten denselben erfordern.

Unverdächtige Schiffe sollen sofort zum freien Verkehre zugelassen werden, wie immer auch ihr Gesundheitspass lauten mag.

Diesen Schiffen gegenüber dürfen von der Behörde des Ankunftshafens nur jene Massnahmen angeordnet werden, welche auf verdächtige Schiffe Anwendung finden (ärztliche Visite, Desinfection, Entfernung des Soodwassers und Ersetzung des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser).

Es empfiehlt sich, die Reisenden und die Schiffsmannschaft rücksichtlich ihres Gesundheitszustandes einer fünftägigen, vom Tage der Abfahrt aus dem verseuchten Hafen an zu rechnenden Ueberwachung zu unterwerfen.

Ebenso empfiehlt es sich, den Landgang der Mannschaft hintanzuhalten, es wäre denn, dass Dienstesrücksichten denselben erfordern.

Es versteht sich, dass die zuständige Behörde des Ankunftshafens jederzeit berechtigt ist, eine Bescheinigung darüber zu verlangen, dass das Schiff im Abfahrtshafen keine Cholerafälle an Bord hatte.

Die zuständige Hafenbehörde wird bei Anwendung obiger Massregeln den Umstand in Rechnung ziehen, ob sich an Bord der vorbezeichneten drei Kategorien von Schiffen ein Arzt und ein Dampf-Desinfectionsapparat befindet.

Besondere Massnahmen können vorgeschrieben werden für die mit Personen überfüllten Schiffe, namentlich für Auswanderschiffe, sowie für alle anderen Schiffe, welche ungünstige hygienische Verhältnisse aufweisen.

Die zur See anlangenden Waaren dürfen in Bezug auf Desinfection, Ein- und Durchfuhrverbote, sowie Quarantäne nicht anders behandelt werden, als die zu Lande beförderten. (Siehe Titel IV.)

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde vorgeschriebenen Massregeln nicht unterwerfen will, soll es freistehen, wieder in See zu gehen.

Es kann demselben auch gestattet werden, seine Waaren auszuschiffen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmassregeln getroffen sind, nämlich:

1. Isolirung des Schiffes, der Mannschaft und der Reisenden;

2. Entfernung des Soodwassers nach vorausgegangener Desinfection desselben;

3. Ersatz des an Bord aufbewahrten Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Ebenso kann den Reisenden, welche darum ansuchen, die Ausschiffung gestattet werden unter der Bedingung, dass die betreffenden Reisenden sich den von der Localbehörde vorgeschriebenen Massregeln unterwerfen.

Jedes Land muss Vorsorge treffen, dass an der Küste jedes seiner Meere wenigstens ein Hafen ausreichend organisirt und mit Anstalten versehen ist, um ein Schiff, mag dessen sanitärer Zustand was immer für einer sein, aufnehmen zu können.

Die Küstenfahrzeuge unterliegen besonderen, zwischen den betheiligten Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen.

Annex II.

Massregeln gegenüber Schiffen, die aus einem verseuchten Hafen kommend, auf der Donau stromaufwärts fahren.

Solange die Stadt Sulina nicht mit gutem Trinkwasser versehen ist, sollen die stromaufwärts fahrenden Schiffe einer strengen gesundheitspolizeilichen Behandlung unterworfen werden.

Die Ueberfüllung der Schiffe mit Reisenden soll strenge untersagt werden.

I. In Sulina selbst zu ergreifende Massregeln.

Die Schiffe, welche auf der Donau nach Rumänien einfahren wollen, müssen bis nach Beendigung der ärztlichen Visite und bis nach Durchführung der Desinfection zurückgehalten werden.

Die Sulina berührenden Schiffe haben sich, bevor sie auf der Donau stromaufwärts fahren dürfen, einer oder mehreren, bei Tage vorzunehmenden strengen ärztlichen Visiten zu unterwerfen. Jeden Morgen zu einer bestimmten Stunde hat sich der Arzt von dem Gesundheitszustande des ganzen auf dem Schiffe befindlichen Personals die Ueberzeugung zu verschaffen und darf die Weiterfahrt nur dann gestatten, wenn er das gesammte Personal vollkommen gesund befunden hat. Er hat dem Capitän oder dem Schiffsführer einen Gesundheitspass oder ein Patent oder ein Zeugniss auszustellen, dessen Vorweisung bei jedem späteren Anlegen des Schiffes verlangt werden wird.

Die ärztliche Visite soll täglich stattfinden. Die Dauer der Anhaltung der nicht verseuchten Schiffe in Sulina soll den Zeitraum von drei Tagen nicht übersteigen. Die Desinfection der mit Ansteckungsstoffen verunreinigten Wäsche hat sofort nach der Ankunft stattzufinden.

Das an Bord etwa vorhandene Wasser zweifelhafter Beschaffenheit ist durch gutes Trinkwasser zu ersetzen.

Das Soodwasser ist zu desinficiren.

Die vorerwähnten Massregeln sollen nur auf Provenienzen aus solchen Häfen angewendet werden, die der Sitz eines Choleraherdes sind.

Selbstverständlich soll es einem Schiffe, welches aus einem nicht verseuchten Hafen — d. i. aus einem Hafen, welcher nicht der Sitz eines Choleraherdes ist — kommt, wenn es sich den eben angeführten Massregeln nicht unterwerfen will, freistehen, aus einem verseuchten Hafen kommende Reisende nicht aufzunehmen.

Es erscheint angezeigt, die sanitären Einrichtungen in Sulina zu vervollkommnen, dieselben mit den heutigen Anschauungen angepassten Hilfsmitteln, namentlich auch jenen zur Desinfection auszustatten und so zu vervollständigen, dass Kranke von einem verseuchten Schiffe, sowie andere Reisende ausgeschifft und abgesondert untergebracht werden können.

II. Massregeln an den Ufern des Stromes.

An den Ufern des Stromes sind untergeordnete Sanitätsposten in der Weise einzurichten, dass etwa auf dem Schiffe befindliche Kranke ans Land gebracht werden können. Diese Posten müssen mit gutem Trinkwasser und mit den nothwendigen Desinfectionsmitteln versehen sein. In dieser Beziehung hätte zwischen der russischen und der rumänischen Regierung eine Verständigung zu erfolgen.

Jedem Sanitätsposten, sowie jedem bedeutenderen Landungsplatze ist ein Arzt zuzuweisen.

In jeder Station soll ein gehörig isolirtes Zimmer bereit stehen.

Alle Fahrzeuge, welche diese Stationen passiren, haben sich einer ärztlichen Visite zu unterwerfen. Wenn kranke oder verdächtige Personen vorhanden sind, sind sie auszuschiffen und zu isoliren.

Die übrigen Personen sind gleichfalls auszuschiffen und fünf Tage lang zu isoliren.

Die Cabinen, Schlafräume und anderen mit Ansteckungsstoffen verunreinigten Plätze, die schmutzige Wäsche, die alten getragenen Kleider und sonstigen mit Ansteckungsstoffen besudelten Gegenstände sind zu desinficiren; ebenso der Kielraum; der an Bord befindliche Vorrath an Wasser von bedenklicher Beschaffenheit ist durch gutes Trinkwasser zu ersetzen.

Auf den Fahrzeugen, welche keine kranken oder verdächtigen Personen an Bord haben, sind die Cabinen und der Kielraum zu desinficiren, und ist das an Bord befindliche Wasser, welches etwa verdorben sein könnte, durch gutes Wasser zu ersetzen.

Nach erfolgter ärztlicher Visite ist dem Capitän oder dem Schiffsführer über die getroffenen Vorsichtsmassregeln und über die stattgehabte Desinfection eine Bescheinigung auszustellen; diese Bescheinigung soll unter Anderem auch die Zahl der Reisenden und der Schiffsmannschaft genau angeben.

Dieselbe ist auf den verschiedenen Sanitätsposten vorzuweisen.

Sobald das Schiff in einen neuen Bezirk kommt, ist es neuerdings einer ärztlichen Visite zu unterziehen.

Der Kielraum ist abermals zu desinficiren, ausser wenn das Soodwasser noch deutliche Spuren von Quecksilber oder eine vom Kalkgehalte herrührende alkalische Reaction aufweist.

Beitritts-Protokoll.

Die internationale Sanitätsconferenz zu Dresden hat bei der Unterzeichnung der Convention in der Sitzung vom 15. April 1893 beschlossen, dass für die Mächte, deren Vertreter nicht in der Lage waren, diese Convention zu unterzeichnen, ein Beitritts-Protokoll offen bleibt.

Demgemäss hat

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland in der Absicht, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, als Bevollmächtigte ernannt:

. . . . . .

welche nach Vorlage ihrer Vollmachten, die in guter und richtiger Form befunden wurden, erklärten, wie folgt:

Das Vereinigte Königreich Grossbritannien und Irland tritt der am 15. April 1893 in Dresden abgeschlossenen internationalen Sanitäts-Convention und deren Annexen bei, jedoch mit dem Vorbehalte, dass gesunde Personen, welche an Bord eines verseuchten Schiffes ankommen, im Vereinigten Königreiche keiner Observation, sondern nur in ihrem Domicile einer ärztlichen Ueberwachung unterworfen werden.

Der Staatssecretär im Departement des kaiserlich Deutschen Auswärtigen Amtes, Herr Baron Marschall v. Bieberstein nimmt dieses Erklären im Namen der Signatarmächte der Convention zur Kenntniss und bestätigt gleichzeitig, dass die Signatarmächte dem obigen Vorbehalte zugestimmt haben.

Zu Urkund dessen wurde das gegenwärtige Protokoll errichtet in $\frac{\text{London}}{\text{Berlin}}$ am $\frac{13.}{15.}$ Juli 1893.

Unterschriften:

. . . . . .

Protokoll.

Nachdem die im Artikel IV der Dresdener Sanitätsconvention vom 15. April 1893 für die Deponirung der Ratificationen vorgesehene Frist verlängert wurde, haben sich die Unterzeichneten, nämlich

. . . . . .

am heutigen Tage im Auswärtigen Amte zu Berlin versammelt zur Deponirung der Ratificationen der gedachten Convention und des Protokolls vom 13./15. Juli 1893, betreffend den Beitritt des vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Irland.

Die Ratificationen Seiner Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preussen, Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, Königs von Böhmen etc. etc. und Apostolischen Königs von Ungarn, Seiner Majestät des Königs der Belgier, des Präsidenten der Französischen Republik, Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Irland, Seiner Majestät des Königs von Italien, Seiner königlichen Hoheit des Grossherzogs von Luxemburg, Seiner Majestät des Kaisers aller Reussen und des Schweizerischen Bundesrathes wurden vorgewiesen und in guter und richtiger Form befunden.

Bemerkt wurde, dass Montenegro beschlossen hat, der Convention nicht beizutreten.

Nachdem die Regierung der Niederlande erst später in der Lage ist, die Convention zu ratificiren, ersuchen die Unterzeichneten die kaiserlich Deutsche Regierung, die Ratification der Niederländischen Regierung entgegenzunehmen und die interessirten Staaten durch Circularschreiben hievon in die Kenntniss zu setzen.

Es versteht sich, dass der im Artikel IV für die Dauer der Convention angesetzte Zeitraum von fünf Jahren vom Tage der Unterzeichnung des gegenwärtigen Protokolls an zu rechnen ist.

Zur Beglaubigung dessen haben die Unterzeichneten dieses Protokoll errichtet, dessen einziges Exemplar im Archiv des Auswärtigen Amtes in Berlin, von welchem jeder der hohen Signatarmächte eine beglaubigte Abschrift übermittelt wird, verbleibt.

Geschehen zu Berlin am 1. Februar 1894.

Unterschriften:

. . . . . .

Das vorstehende Uebereinkommen sammt Anlagen und Protokollen wird mit der Wirksamkeit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder hiemit kundgemacht.

Wien, am 5. April 1894.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Neuherstellungen in der Station Falkenau.) In der Station Falkenau wurden folgende Neuherstellungen vorgenommen: Ergänzung des Stationsplateaus; Verlängerung und Erbreiterung des Durchlasses in km 207·736 unter Herstellung eines Entwässerungscanales sammt Grabenpflasterung in Kilometer 207·770 bis 208·020; Einfriedung bei dem neuen vierfachen Wächterhause mittelst eines Stacketenzaunes; die Weichenverbindung zwischen den beiden currenten Geleisen in km 207·5/7 sammt Weichenversicherung und die Erweiterung der Geleiseanlage im Heizhausrayon. [28. März, Z. 10.193.]

— (Erbreiterung einer Wegrampe.) Anlässlich der bevorstehenden Herstellung einer neuen Bezirksstrasse von Egerbrücken über Pullwitz, Haid nach Neudau ist die Erbreiterung der Wegrampe in km 177·636 der Strecke Neudau—Carlsbad auf 6 m Breite nothwendig geworden. [31. März, Z. 11.199.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Linie Wien—Stammersdorf: Provisorische Geleiseumlegung.) In km 1·1 bis 1·3 der Dampftramwaylinie Wien—Stammersdorf wurde für die Dauer des Baues des rechtsseitigen Sammelcanales in der Oberen Donaustrasse die provisorische Geleiseumlegung vorgenommen. [8. April, Z. 15.015.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Aufstellung einer Tabakshütte in Böhm.-Leipa.) In der Station Böhm.-Leipa wird eine hölzerne Tabakverschleisshütte aufgestellt. [4. April, Z. 17.603.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung der Wartelocalitäten in der Station Raudnitz; Localerhebung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Raudnitz hat die Localerhebung rücksichtlich des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Vergrösserung der Wartelocalitäten in der Station Raudnitz der Strecke Prag—Bodenbach für den 26. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7412.]

Kremsthalbahn. (Wasserleitung zum Stationsgebäude in Linz.) In der Station Linz wird eine Trinkwasserleitung von der allgemeinen städtischen Wasserleitung in das Administrations- und Dienerschaftsgebäude geführt. [31. März, Z. 4410.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Dauer der den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 1. April, Z. 20.713, die seinerzeit mit Erlass vom 12. März 1893, Z. 5830, dem Ignaz Wolf, Einwohner von Kismarton (Eisenstadt), und dem Josef Landauer, Einwohner von Wien, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Kismarton-Száraszvám (Eisenstadt-Mühlendorf) der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurth abzweigende und diese über Gross-Höflein, Klein-Höflein, Kismarton (Eisenstadt) und weiterhin über Sércz oder Oszlop an einem geeigneten Punkte mit der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) — Szombathely der Transdanubischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn und eine derartige von der projectirten Linie abzweigende bis Szent-Margita führende Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. April, Z. 21.063/III, die seinerzeit mit Erlass vom 12. März 1893, Z. 10.436, dem Sachsengrafen und Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt), Gustav Thalmann, und dem Dr. Carl Wolff, Director der Allgemeinen Sparcassa in Nagy-Szeben (Hermannstadt)
   a) für eine vom Hauptplatze der Stadt Nagy-Szeben ausgehende, durch die Disznódergasse über die Erlen-Promenade und mit Berührung der Restauration „zum jungen Walde" im Sevizbach-Thale mit Benützung der Nagy-Szeben — Nagy-Disznóder Landstrasse bis Kis-Disznód,
   b) für eine von der Linie a) nächst der bei der Gastwirthschaft „zum jungen Walde" projectirten Station abzweigende bis Resinár führende schmalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1893, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis zum 29. April.)

Adriatischer Dienst.

24. April, um Mitternacht: Dampfer „Thotis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
25. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Mauzo.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
26. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Ratzmann, nach Venedig.
27. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marochino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosuizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Miluà, Lesina, Lissa, Comisa, Valiegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Cesstelnoovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
28. „ um Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.
29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

24. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Selene", Capitän L. Barichievich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodus.
25. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae", Capitän M. Nicolich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Ssnti Qnaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lsgos, Dedesgatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerssund, Trapezunt, Batnm, Odessa, Varna, Burgas, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
26. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Medea", Capitän C. Shutega, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
27. „ zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnacs, Limassol und Rhodus.
28. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän B. Vidos, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerssund, Trapezunt, Batum, Odessa, Soliua, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Executive Baueinstellung. Seitens einer Localbahn-Gesellschaft mussten einer Bauunternehmung die ihr übertragenen Arbeiten behufs Fortsetzung und Vollendung der Bahn abgenommen und derselben die Weiterführung des Baues untersagt werden. Die Unternehmung stellte jedoch die Arbeit nicht ein, so dass die Gesellschaft, insbesondere mit Rücksicht darauf, dass zu dieser Zeit auf einem Theile der Baustrecke bereits der provisorische Locomotivbetrieb activirt war, sich veranlasst sah, die Assistenz der politischen Bezirksbehörde anzurufen, welch letztere die sofortige Einstellung der Arbeiten verfügte. Dem Seitens der Unternehmung gegen diese Verfügung eingebrachten Recurse wurde in zweiter Instanz von der Landesbehörde Folge gegeben und das Erkenntniss der ersten Instanz behoben. Auf Grundlage des gegen diese Entscheidung Seitens der Localbahn-Gesellschaft im Instanzenzuge eingebrachten Ministerialrecurses hat das k. k. Handelsministerium im Sinne der §§ 96, 98 und 101 der Eisenbahn-Betriebsordnung dem Recurse der Localbahn-Gesellschaft Folge gegeben und unter Behebung der Entscheidung der politischen Behörde zweiter Instanz die von der politischen Bezirksbehörde getroffene Verfügung der Baueinstellung bestätigt. [14. März, Z. 2453.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LIV. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 16. April herausgegebene LIV. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 556: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. April 1894, Z. 27.444, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr, sowie des Ein- und Durchtriebes von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach, bezw. durch Galizien.

Nr. 557: Verordnung der kgl. Landesregierung in Agram vom März 1894, Z. 6645, betreffend die deutsche Uebersetzung der Viehpässe für das zur Ausfuhr bestimmte Vieh.

Notiz. Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. März 1894, Z. 41.349, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Rindern, mit Ausnahme von Schlachtrindern, nach Ungarn.

— (Inhalt des LV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. April herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 558: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. April 1894, Z. 5867/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindvieh aus dem politischen Bezirke Kaplitz in Böhmen nach Oberösterreich.

Generalversammlungen.

26. April: Mühlkreisbahn.
30. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.
5. Mai: Prag-Duxer Bahn.
6. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
10. „ Buschtéhrader Eisenbahn.
12. „ Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
13. „ Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
16. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
22. „ Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen.
25. „ Böhmische Commercialbahnen.
25. „ Oesterr. Nordwestbahn.
26. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. April d. J. dem Maschinenmeister der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Johann Krieger in Wien in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen und belobten Dienstleistung das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Ergänzung des Tarifes Theil II, Heft 1.

Die Ueberschrift des auf Seite 9 des Tarifes Theil II, Heft 1, für den Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehr, giltig vom 1. Jänner 1894, enthaltenen Schnitttarifes B) wird folgendermassen ergänzt: „und der Station Graz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft."

Ferner sind im Schlusspassus des Ausnahmetarifes I auf Seite 12 zwischen Hartberg und andererseits einzuschalten: „und der Station Graz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft."

Wien, am 20. April 1894. [322]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 31. Mai 1894 treten die in den Tarifen, Theil II, Heft 3 und Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. September 1886, enthaltenen Frachtsätze für die Station Znaim der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ausser Kraft.

Wien, am 19. April 1894. [323]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif.

Mit 1. Mai 1894 kommen für die Beförderung von Steinkohle, Coaks und Briquettes aus dem Niederschlesischen Kohlenreviere nach den Stationen St. Veit a. d. Gölsen und Eberstein der k. k. Oesterr. Staatsbahnen directe Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betreffenden Dienststellen Auskunft.

Wien, am 23. April 1894. [324]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle Lobzów.

Am 1. Mai 1894 wird die zwischen den Stationen Zabierzow und Krakau gelegene Haltestelle „Lobzów" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, sowie aus den für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In dieser Haltestelle werden die aus dem Fahrplan-Plakate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Mai 1894 ersichtlichen Personenzüge zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden bedingt anhalten, aus welchem Plakate auch die Abfahrtszeiten der betreffenden Züge von dieser Haltestelle zu entnehmen sind.

Wien, am 24. April 1894. [325]

K. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn.

Nachtrag II zum Gebührentarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 gelangt zum Gebührentarif (Theil II) vom 1. Mai 1890 ein Nachtrag II zur Ausgabe, welcher theilweise Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifbestimmungen, sowie die Ausnahmetarife IV, V und VI für Holz, Kalk und Zuckerrübe enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 5 kr. von der Direction in Wien, IV. Schwindgasse Nr. 2, und in den Stationen bezogen werden.

Wien, den 15. April 1894. [326]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Vergnügungsfahrten zu ermässigten Fahrpreisen in der Sommersaison 1894.

Vom 3. Mai 1894 angefangen bis auf Weiteres, längstens bis 23. September 1894 werden an Sonn- und Feiertagen bei dem um 6 Uhr 55 Min. Früh von Prag Böhm. Westbahn abgehenden Personenzug Nr. 5 Vergnügungszugs-Tour- und -Retourbillets II. und III. Classe nach Althütten, Neuhütten, Zbečno, Pürglitz, Burg-Pürglitz, Stadtl und Rakonitz, dann nach Praskolcz-Žebrák und Hořowitz, ferner bei Vergnügungszug Nr. 45, Abfahrt von Prag Böhm. Westbahn um 7 Uhr 35 Min. Früh nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichovic (Všenor), Řevnic, Hinter-Třebán, Karlstein, Beraun und Zdic, dann nach Lochovic, Jinec-Cenkau und Přibram zu besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe gelangen.

Die Fahrpreise, Fahrzeiten und sonstigen Bestimmungen sind aus den affichirten diesbezüglichen Kundmachungen zu entnehmen.

Prag und Wien, am 20. April 1894. [327]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Vergnügungsfahrten zu ermässigten Fahrpreisen in der Sommersaison 1894.

Vom 3. Mai 1894 angefangen bis auf Weiteres, längstens bis 23. September 1894 werden bei den an Sonn- und Feiertagen von Prag nach den Stationen und Haltestellen bis Beraun und zurück verkehrenden Vergnügungszügen Tour- und Retourbillets II. und III. Classe nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichovic (Všenor), Řevnic, Hinter-Třeban, Karlstein und Beraun zu besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe gelangen.

Weiters werden in der genannten Zeitdauer bei günstiger Witterung an Sonn- und Feiertagen, dann in den Monaten Juni, Juli und August auch noch an jedem Mittwoch und Samstag Vergnügungszüge mit Wagen II. und III. Classe von Pilsen nach Chrast und zurück mit Aufenthalt in Zábělá (Wächterhaus Nr. 87) zu besonders ermässigten Fahrpreisen verkehren.

Die Fahrpreise, Fahrzeiten und sonstigen Bestimmungen sind aus den diesbezüglich affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Prag, am 20. April 1894. [328]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif-Theil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen).

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarif-Theil I, Abtheilung A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 10 Kreuzern ö. W. = 20 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 24. April 1894. [329]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger der Personen-Haltestellen Friedenau, Minkwitz-Dörfel und Wlkanetsch.

Die nachfolgenden Kilometer- und Zonenzeiger gelten für Friedenau und Minkwitz-Dörfel vom Tage der Betriebseröffnung; für die bereits bestehende Personen-Haltestelle Wlkanetsch tritt ein neuer Zonenzeiger unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen am 1. Mai 1894 in Kraft.

Von Friedenau nach	Kilometer	Zone
Znaim	121	IX
Wolframitzkirchen	108	IX
Schönwald-Frain	102	IX
Gröschelmauth	94	VIII
Mähr.-Budwitz	83	VIII
Jarmeritz	74	VII
Kojetitz	66	VII
Startsch-Trebitsch	60	VI
Okřischko	51	VI
Branzaus	43	V
Wiese	34	IV
Iglau	22	III
Polna-Stecken	14	II
Přibislau-Schlappenz	6	I
Friedenau	—	—
Deutschbrod	4	I
Okrouhlitz	13	II
Swětla	20	II
Leschtina	32	IV
Wlkanetsch	37	IV
Goltsch-Jenikau Stadt	44	V
Goltsch-Jenikau	47	V
Časlau	58	VI
Cirkwitz	65	VI
Sedletz-Kuttenberg	68	VII
Kolin	78	VII
Gross-Wossek	87	VIII
Libitz	90	VIII
Poděbrad	95	VIII
Nimburg	103	IX
Von Minkwitz-Dörfel nach		
Altpaka	108	IX
Liebstadtl	99	VIII
Semil	91	VIII
Eisenbrod	84	VIII
Engenthal	90	VIII
Nawarow	93	VIII
Plaw	97	VIII
Swarow	98	VIII
Tannwald	103	IX
Kleinskal	78	VII
Turnau	69	VII
Sichrow	61	VI
Liebenau	56	VI
Reichenau i. B.	50	V
Radl	46	V
Langenbruck	43	V
Heinersdorf	38	IV
Reichenberg	33	IV
Habendorf	29	III
Einsiedl	22	III
Kemmrich	19	II
Raspenau-Liebwerda	12	II
Friedland i. B.	6	I
Minkwitz-Dörfel	—	—
Weigsdorf	3	I
Tschernhausen	7	I
Seidenberg	10	I
Von Wlkanetsch nach		
Znaim	158	XI
Wolframitzkirchen	145	X
Schönwald-Frain	138	X
Gröschelmauth	130	X
Mähr.-Budwitz	119	IX
Jarmeritz	111	IX
Kojetitz	103	IX
Startsch-Trebitsch	96	VIII
Okřischko	88	VIII
Branzaus	79	VII
Wiese	70	VII
Iglau	59	VI
Polna-Stecken	51	VI
Přibislau-Schlappenz	42	V
Friedenau	37	IV
Deutschbrod	33	IV
Okrouhlitz	25	III
Swětla	18	II
Leschtina	6	I
Wlkanetsch	—	—
Goltsch-Jenikau Stadt	8	I
Goltsch-Jenikau	10	I
Časlau	22	III
Cirkwitz	28	III
Sedletz-Kuttenberg	31	IV
Kolin	42	V
Gross-Wossek	50	V
Libitz	54	VI
Poděbrad	58	VI
Nimburg	66	VII

Wien, am 21. April 1894. [330]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. August 1894 treten die Frachtsätze des für die Beförderung von Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) zum Düngen im Verkehre zwischen den Nord- und Ostseehäfen einerseits und Arad, Budapest, Nagyvárad,

Szeged und Temesvár andererseits eingeführten, nur für die Zeit vom 1. Mai bis Ende December eines jeden Jahres giltigen Ausnahmetarifes Nr. 20 B, Seite 64 des Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893, ausser Kraft.

Wien, am 23. April 1894. [331]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife Theil III, Heft 1.

In dem oben bezeichneten ab 1. Mai 1892 giltigen Tarifhefte soll auf Seite 105 in der Relation Dürnkrut—Friedland i. B. der Frachtsatz anstatt 216·7 kr. pro 100 kg richtig **116·7** kr. pro 100 kg lauten.

Wien, am 21. April 1894. [332]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tarife und Tarifbestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Mit Schiffahrtsbeginn 1894 sind neue allgemeine Tarifbestimmungen und Tarife für den Personenverkehr, für das Reisegepäck, die Beförderung von Hunden u. s. w. in Kraft getreten. Dieselben bestehen nebst einer Einleitung, den allgemeinen Bestimmnngen für Personen, Gepäck, Cabinen und Hunden, dann den Anordnungen über Nebengebühren aus Stationstarifen für die Strecken Passau—Wien, Wien—Budapest, Budapest—Semlin—Orsova, Orsova—Galatz, Galatz—Tnltscha—Ismail, Galatz—Batum, Szolnok—Szegedin—Titel—Semlin, für die Save und Drau, für den intern serbischen Dienst, ferners ans directen Fahrpreisen zwischen Wien, Budapest, Mohacs, Semlin und Belgrad einerseits und den Donaustationen unterhalb Orsova andererseits aus den Fahrpreisen für den Localschiffverkehr Krems—Linz—Engelhartszell, für den Wiener und Bndapester Localverkehr, für die Localdienste Budapest—Dömös—Párkány, Semlin—Belgrad—Pancsova und Braila—Galatz, ans den ermässigten Fahrpreisen für die Strecke Pressburg—Hainburg—Dentsch-Altenburg und aus einem besonderen Arbeitertarif für die Bergfahrt in der Strecke Wien—Linz—Passau.

Hervorzuheben ist aus den allgemeinen Bestimmungen für Personen: Kinder unter zwei Jahren in Begleitung Erwachsener werden gebührenfrei befördert, Kinder im Alter von zwei bis zu zehn Jahren bezahlen den halben, grössere Kinder den ganzen Fahrpreis.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht weder ein Anspruch anf Rückzahlung des Fahrgeldes noch auf irgend eine andere Entschädigung zu. Demselben ist jedoch gestattet, anf Grund des gelösten Fahrbillets mit dem nächstfolgenden, nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Schiffe zu reisen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorstande vorlegt und mit der Bemerknng über die verlängerte Giltigkeitsdauer versehen lässt.

Zeigt ein Reisender gleich beim Einsteigen in das Schiff unanfgefordert dem Controlor an, dass er keine Fahrkarte habe lösen können, so hat derselbe, insoferne nicht für einzelne Strecken besondere Bestimmungen getroffen sind, einen nm zehn Procent höheren Fahrpreis zu bezahlen. Dieser Zuschlag darf jedoch nicht mehr als 100 Heller per Person und Fahrkarte betragen. Im Verkehre von solchen Stationen, wo keine Kartenausgabe erfolgt und die Bezahlnng der Fahrpreise auf dem Schiffe erfolgt, hat diese Bestimmung keine Kraft.

Beabsichtigt ein Passagier nach einer weiter gelegenen Station zu fahren, als die ursprünglich gelöste Fahrkarte lautet, so wird der Fahrpreis von der Einsteigestation bis zur neugewählten Aussteigestation abzüglich des ursprünglich gezahlten Betrages eingehoben.

Beim Uebergehen von einem niedereren auf einen höheren Platz ist die tarifmässige Preisdifferenz zwischen den beiden Plätzen ohne Zuschlag zu bezahlen. Eine Rückgabe des bezahlten Fahrgeldes findet nur in folgenden Fällen statt: a) für die nicht durchfahrene Strecke, wenn eine Person wegen sichtlicher Krankheit oder aus anderen Gründen von der Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen wird; b) für die nicht durchfahrene Strecke, wenn die Fahrt des Schiffes, für welches eine Karte gelöst wurde, unterbleibt oder unterbrochen wird; c) kann einem Reisenden der seiner Fahrkarte entsprechende Platz nicht angewiesen werden, so steht ihm frei, die Fahrkarte gegen eine solche des niedrigeren Platzes, insolange dortselbst Raum vorhanden ist, umzutauschen oder die Fahrt zn unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

Wird ein Reisender ohne Billet oder mit einem ungiltigen Billet betroffen, so hat er für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Einsteigestation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, für die ganze vom Schiffe zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen, für das betreffende Schiff bestehenden Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 3 fl. zu entrichten.

Wird ein Reisender auf einem höheren Platz betroffen, als für welchen die betreffende Fahrkarte lautet, so hat derselbe den doppelten Fahrpreis des benützten höheren Platzes von der auf dem Billete bezeichneten Einsteigestation bis zum Betretungsorte zn zahlen, wobei jedoch der von dem bereits bezahlten Fahrpreise anf die zurückgelegte Strecke entfallende Betrag in Abzug zu bringen ist. Will der Reisende auf dem höheren Platze die Reise fortsetzen, so ist für die Weiterfahrt die Preisdifferenz zwischen den beiden Plätzen nachznzahlen.

Die einmalige 24stündige Fahrtunterbrechung ist unter folgenden Bedingungen gestattet: Ein Reisender, welcher die Fahrt zu unterbrechen wünscht, hat sein Billet dem Stationsvorstande jener Station oder dessen Stellvertreter vorzulegen, an welchen die Unterbrechung stattfindet; der Stationsvorstand hat das Billet abzunehmen, mit der Clausel „für die Weiterfahrt am . . . . . giltig“ und mit seiner Namensfertigung zu versehen und von dem Reisenden unterschreiben zu lassen. Das Billet bleibt bei der Passagiercassa deponirt und wird am nächsten Tage dem Passagier gegen erneuertc Abgabe seiner Unterschrift zur Weiterfahrt wieder übergeben. — Stimmt die Namensfertigung mit jener am Vortage nicht überein, so wird das Billet zurückbehalten und verfällt.

Fahrpreis-Begünstigungen von den normalen Fahrpreisen geniessen k. u. k. Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen, k. u. k. Staats- und Hofbedienstete, k. k. u. kgl. ungar. Staatsbedienstete. Ausserdem werden Ermässigungen zu Theil den in die Versorgungshäuser der Stadt Wien aufgenommenen Pfründnern auf der Strecke Ybbs — Nussdorf — Wien, Frauen, welche behufs Uebernahme eines Findlings nach Wieu fahren, Schüblinge, Civil-Arrestanten, Sträflinge, Stellungsflüchtlinge und deren Escorte, endlich Arbeiter.

Den Staats- und Hofbediensteten wird gegen Beibringung ihrer amtlichen Legitimationen die Fahrt auf einem Schiffsplatze gegen Bezahlung der ganzen Tarifgebühr des nächstniederen Platzes gewährt. Die Angehörigen der Staats- und Hofbediensteten haben auf diese Begünstigung nnr bei Uebersicdlungen znfolge Transferirung Anlass.

Für Arbeitertransporte von 30 Mann aufwärts per Schiffsexpedition werden von den tarifmässigen Verdecksgebühren Nachlässe gewährt. Solche Transporte sind bei den gesellschaftlichen Directionen in Wien und Budapest, dem Agentie-Inspectorate in Galatz oder bei den Agentien in Semlin, Belgrad, Orsova, Szegedin und Orsova anznmelden, woselbst der zu gewährende Nachlass von Fall zu Fall bestimmt wird.

Separatfahrten werden nur gegen Anmeldung bei den gesellschaftlichen Directionen in Wien und Budapest, dem Agentie-Inspectorate in Galatz, den Agentien in Semlin, Belgrad, Orsova, Szegedin und Essegg und gegen fallweise Vereinbarung ausgeführt.

Das Reisegepäck betreffend hat jeder erwachsene Reisende Anspruch auf gebührenfreie Beförderung von 25 kg Gepäck, für jedes halbe Billet wird ein Freigewicht von 12 kg zugestanden. Bezüglich des Uebergewichtes gelangt der Tarif für Gepäcksübergewicht zur Einhebung, wobei das Gewicht von 10 zu 10 kg aufgerundet wird. Die entfallenden Gebühren müssen gleich bei der Aufgabe berichtigt werden, widrigenfalls dic Beförderung des Gepäcks unterbleibt.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dgl., grösserc, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere, nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden.

In diesem Falle wird die Gebühr für das ganze Gepäck ohne Abzug des Freigewichtes eingehoben.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursacben können, insbesondere geladene Schusswaffen, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenscbaft dürfen weder als Reisegepäck aufgegeben, nocb auf Passagierscbiffen mitgenommen werden.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurcb nicht belästigt werden, von den Reisenden auf Schiffen mitgeführt werden, soferne Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Derlei in die Schiffe mitgenommene Gegenstände sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen und werden hierüber Gepäcksscheine nicht ausgegeben. Unter denselben Voraussetzungen ist Verdeckreisenden die Mitführung von Handwerkszeugen, Tornistern, Traglasten in Körben, Säcken, Kiepen u. s. w., sowie anderen Gegenständen, welche Fussgänger mit sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut reglementsmässig ausgeschlossen sind, dürfen aucb als Fracbtgepäck nicht anfgegeben werden.

Den Militärpersonen, welchen bei ausserdienstlichen Reisen halbe Civilkarten verabfolgt werden, wie anch jenen erwachsenen Civilpersonen, welche in Folge zugestandener specieller Fabrpreis-Begünstigungen mit halben Billets zu reisen berecbtigt sind, werden 25 kg Reisegepäck als Freigewicht gestattet.

Mitnahme von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Schiffes unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäcksexpedition eingeliefert wurde, kann nicbt beansprucht werden. Wird ansnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Registrirung in dringenden Fällen Gepäck auch uneingeschrieben mitgenommen, so wird solcbes bis zum Zeitpunkte der Registrirung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen. Dasselbe gilt für die Aufnahme von Reisegepäck an Haltestellen, wo keine Agentien eingerichtet sind.

Für Gepäck, welches Begleiter von Transporten lebender Tbiere mit sich führen, ist, wenn das normale Freigepäck überscbritten wird, die entfallende Gepäcksfracht selbst dann zu entrichten, wenn dasselbe mit den Thieren in einem und demselben Schiffe befördert wird. Das Reisegepäck wird beim Eintreffen des Schiffes in der betreffenden Station gegen Rückstellung des Gepäcksscheines ausgeliefert, wodurcb jeder weitere Anspruch erliscbt.

Ueber das aufgegebene Reisegepäck wird, gleichviel, ob das Freigewicht überschritten ist oder nicht, den betreffenden Aufgebern ein Gepäcksschein ausgefolgt und biefür unter dem Titel Aufsichts- und Schreibgebühr der Betrag von 20 Heller, bezw. 25 Cts. oder 20 Pfg. per Person bei der Aufgabe eingehoben.

Bei Mehrwerth-Declaration für Reisegepäck wird die nach dem Assecuranz-Prämientarife für Mebrwertb entfallende Prämie berechnet. Diese Prämie wird auf ganze Heller. bezw. Centimes oder Pfennige aufgerundet. — Die declarirte Summe wird nicht abgerundet. — Als Minimalprämie werden 20 Heller, bezw. 25 Cts. oder 20 Pfg. berechnet. — Die Mehrwerth-Declaration, welche in jener Valuta zu erfolgen hat, in welcher die Gepäckstaxe berechnet wird, hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäcksscheine eingeschrieben ist.

Wird Reisegepäck nicht innerhalb 24 Stunden nach Einlangen in der Bestimmungsstation übernommen bezw. abgeholt, so sind nach Ablauf dieser Frist an Lagerzins 12 Heller, bezw. 12 Pfg. oder 15 Cts. per Collo und Tag zu entrichten.

Wer Gegenstände als Reisegepäck aufgibt, die entweder gänzlich vom Transporte oder von der Beförderung als Reisegepäck ausgescblossen sind, verfällt den durch Polizei-Verordnung oder durch das Strafgesetz festgesetzten Strafen, haftet für jeden etwa entstehenden Schaden und hat überdies, aucb wenn kein Schaden entstanden ist, eine scbon durcb die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von 12 Kronen zu erlegen.

Separatcabinen werden, insoweit solcbe verfügbar sind, zu den tarifmässig normirten Preisen vermiethet. — Die Lösung von Cabinenkarten setzt die Bezahlung des Fahrpreises der I. Classe voraus. Eine Ausnahme hievon tritt nur bei besonderen Fahrbegünstigungen ein. — Cabinenkarten, welcbe auf dem Schiffe gelöst werden, unterliegen dem für andere Fabrbillets normirten Zuschlage nicht.

Für Hunde ist der vierte Theil des II. Platzpreises zu bezahlen. — Der geringste Fahrpreis für einen Hund beträgt 20 Heller, bezw. 20 Pfg. oder 25 Cts. exclusive der Schreibgebühr, welch letztere ebenfalls 20 Heller, bezw. 20 Pfg. oder 25 Cts. per Stück beträgt. Die Fahrpreise müssen bei der Aufnabme berichtigt werden und sind die Hunde mit einem Maulkorbe verseben an der Leine zu führen. Schoosshunde, insofern sie auf dem Schoosse gehalten werden und Seitens der Mitreisenden kein Einwand erhoben wird, fahren frei.

Hunde, welchs nach der Ankunft in der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, ist die Gesellscbaft nicht verpflichtet aufzuverwahren. — Geschieht dies, so gelangt nacb Ablauf von zwei Stunden ein Standgeld von 12 Heller oder 10 Pfg., bezw. 12 Cts. per Stück und Stunde zur Einbebung.

Sonstige lebende Tbiere (ausgenommen Vögel in Käfigen, welche jedoch nur nach dem Ermessen der gesellschaftlichen Organe mitgeführt werden dürfen) sind von der Beförderung mit den Passagierschiffen überhaupt ausgescblossen.

Offert-Ausschreibung.

In den Stationen **Gstatterboden** und **St. Georgen a. d. Mur** der Babnlinie Amstetten—Pontafel gelangen im heurigen Jabre die Aufnahmsgebäude zur Erweiterung und werden die einschlägigen Hocbbau-Arbeiten in der Station Gstatterboden im annäherungsweisen Kosteubetrage von 11.500 fl.. in der Station St. Georgen im Kostenbetrage von 6200 fl., an Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat), sowie für Gstatterboden bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Hieflau und für St. Georgen bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Judenburg während der Amtsstunden vom 25. April l. J. an, zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 5. Mai 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und tecbnische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls aucb sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im April 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Scala m. p.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Kais. kön. Privilegium [383]
Lichtpaus-Anstalt
H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)
Wien, Währing, Johannesgasse 35,
empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die Zeichnung auf Pauspapier nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
870	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Düngemittel der Position D-15, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1893, dann für schwefelsaures Ammoniak und rohen Chilisalpeter zum Düngen	Londenburg	Alsó-Várad	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	39 kr.		Im Kartirungswege		
871	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Soda	Szczakowa	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 129·4 b) 100·0	kr. a) 105·0 b) 75·0	kr. a) 24·4 b) 25·0	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahn-Donauufer-bahnhof transito				a) 129·9 b) 100·4	a) 107·0 b) 76·0	a) 22·9 b) 24·4			
			Aetznatron	Szczakowa	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894		129·4	105·0	24·4			
					Wien Nordbahn-Donauufer-bahnhof transito				129·9	107·0	22·9			
872	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Raitz		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1894 bis Ende Mai 1895	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	45·2 kr.	41·6	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
873	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1893	Olmütz	Wien Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof transito Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 29. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. 48·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Sternberg						52·0				
874	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Steine der Pos. S-59 | der Classe C aus Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pilsen K.F.J.B.	Wien K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 50	kr. 46	kr. 4	Im Kartirungswege		
				Wolframs	Prag K.F.J.B.				33	29	4			
				Pilsen K.F.J.B.	Wien K.F.J.B.				70	63	7			
875	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ansnahme-Tarifes 6a, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungar. Verbands-Gütertarifes	Ebensee	a) Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof	Anfrechthaltung der für den Ansnahme-Tarif 6a des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig a: 124	b: 109		Im Kartirungswege		
				Klein-Reifling						123	105			
				St. Valentin						112	97			
				Weissenbach-St. Gallen						124	107			
				und umgekehrt	b) Sohland									
876	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Leder	Monfalcone	Bozen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Heller 528	Heller 344	Heller 184	Im Kartirungswege		
					Trento				569	292	277			
					Roveredo				593	272	321			
					Mori				593	268	325			
					Ala				601	256	345			
877	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend	Simmering E.W.A.	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für das Eigengewicht der beförderten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Local-Gütertarif	kr. 4·0	kr. 3·5	kr. 0·5	Kartirung		
				Wien E.W.A.	Klein-Schwechat				7·5	5·7	1·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
878	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.) loco	Dobreuitz-Sirowatka Chlumetz Žiželitz Libuowes Poděbrad Wlkawa Lissa Libitz Čelakowitz Wisočau Neubidschow Smidar Koliu Oe.N.W.B. Sedletz-Kuttenberg Kuttenberg-Stadtbhf. Časlau Goltsch-Jeuikau Pardubitz Oe.N.W.B. Medleschitz Chrudim Slatiuau Chrast Skutsch Hlinsko Zdiretz-Kreuzberg Choteboř Deutsch-Brod Přibislau-Schlappeuz Polna-Steken Iglau Böhm.-Skalitz Josefstadt-Jaroměř Čeruositz Smiřitz Předmeřitz Königgrätz Opatowitz Rossitz Königinhof Sadowa-Dohalice Hořic Gutwasser Kopidluo Roždalowitz Ronow-Woskořiuek Dymokur Königstadtl Libaň-Psinic Unterbautzen Taxis-Dobrowitz Hochwessely	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 38·3 41·4 42·5 45·0 47·2 52·2 49·0 46·7 49·0 49·0 43·7 43·8 46·5 48·9 50·7 50·7 52·5 39·1 41·7 44·1 45·0 46·7 49·8 51·2 53·1 54·7 57·4 58·8 59·6 59·6 27·6 29·9 33·2 33·8 35·3 35·5 37·0 38·1 36·3 46·4 46·4 46·4 52·0 58·1 58·1 59·1 59·1 52·0 58·9 52·0 55·6		Im Kartirungswege		
879	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Scheibmühl	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	46 kr.	43 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
880	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Butter und Käse als Eilgut	Fulnek	Budapest (nyugoti-pályaudvar)	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	294·5 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchfahrung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
881	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maner- und Dachziegel	Frättingsdorf	Abtsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	45·5 kr.	30·8 kr.	14·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
882	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Leer retourgehende Mineralsäure-Flaschen in Kisten als Frachtgut	Sämmtlichen Stationen der Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter-bahn und der Localbahnen Spielfeld—Radkersburg und Radkersburg—Luttenberg		a) bei Aufgabe in jedem Gewichte; b) bei Zahlung der Fracht mindestens für das volle Ladegewicht des verwendeten Wagens; unter Anwendung der Bestimmungen des Ausnahme-Tarifes XI der Südbahn-Gesellschaft	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife	Verschieden	Frachtsatz ad a) der Classe C ad b) des Specialtarifes 3	Verschieden	Im Kartirungswege		
883	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Kalksteine	Zawratetz-Třemošnitz	Dobrowitz	**Dreitausend Tonnen (3000 Tonnen).** Anfrechthaltung der im Ausnahmetarife für Kalksteintransporte vom 1. Juli 1892 giltigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte vom 1. Juli 1892	kr. 25·7	kr. 18·9	kr. 6·8	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 einzureichen sind	
					Jnngbnnzlau				27·1	20·1	7·0			
					Lissa				24·8	17·5	7·3			
					Melnik				24·8	17·5	7·3			
					Sedletz-Knttenberg				14·0	12·5	1·5			
					Všetat-Přivor				24·8	17·5	7·3			
					Vysočan				29·2	19·2	10·0			
					Wegstädtl				24·8	21·2	3·6			
					Wlkawa				24·3	17·7	6·6			
884	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Eisenbahn Wien-Aspang	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Kollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	T r u m a n	Gmunden R.B. u. Seebahnhof	Anfgabe als Frachtgut unter Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarife bezw. Niederösterr. Gemeinschaftstarif vom 1. August 1893	kr. 71 71	kr. 64·5 64·5	kr. 6·5 6·5	Im Kartirungswege		
					Iscbl				76	69·5	6·5			
					Linz				57	50·5	6·5			
					Salzburg				81	74·5	6 5			
					Steyr				57	50·5	6·5			
					Garsten				57	50·5	6·5			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 28. April 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Bestrebungen wegen Vergrösserung des Bahnnetzes in Indien. — Inland: Parlamentarisches. — Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 20. März 1894, Z. 12.564, an die Verwaltungen sämmtlicher Hauptbahnen, betreffend die Einführung neuer eisenbahnstatistischer Tabellen und die aus diesem Anlasse erforderlichen Vorlagen.

Mit dem h. o. Erlasse vom 25. September 1893, Z. 49.015, wurde eine fachmännische Conferenz von Vertretern sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen zur Begutachtung des vom statistischen Departement im k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem königl. ungar. statistischen Landesbureau in Budapest für die Zwecke der Eisenbahnstatistik verfassten Tabellenentwurfes einberufen.

In den am 6., 7. und 8. November v. J. zu Wien stattgefundenen Berathungen, an welchen auch Vertreter des k. und k. Reichskriegsministeriums und des königl. ungar. Handelsministeriums theilnahmen, ist dieser Tabellenentwurf einer eingehenden Prüfung unterzogen worden.

Die geehrte Verwaltung erhält nun in der Anlage ein Exemplar der auf Grund des Ergebnisses dieser Berathungen definitiv festgestellten eisenbahnstatistischen Tabellen sammt Instruction, und wird deren Einführung nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Herrn königl. ungar. Handelsminister, welcher die neuen Tabellen gleichfalls genehmigt hat, mit dem Betriebsjahre 1894, als ersten Gegenstandsjahre, hiermit angeordnet.

Die noch im Gebrauche befindlichen alten Formulare haben mit dem Zeitpunkte der Einführung der neuen statistischen Tabellen ausser Kraft zu treten, mit Ausnahme der Nachweisung über die beförderten Verkehrsgegenstände, welche mit den früheren Formularien gleichzeitig einzusenden war und deren Einlieferungstermin mit fünf Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres festgesetzt wird.

Die neuen statistischen Tabellen werden — wie bisher — in zwei Exemplaren vorzulegen sein.

Das eine Exemplar ist für die Zusammenstellung der amtlichen Statistik dem statistischen Departement im k. k. Handelsministerium, welchem die fachmännische Prüfung, Richtigstellung, Bearbeitung und Veröffentlichung der gelieferten Daten obliegt, direct einzusenden.

Das andere Exemplar ist der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vorzulegen und hat für deren Amtsgebrauch zu dienen.

Beide Exemplare müssen vollständig sein, demnach auch jene Tabellen enthalten, welche leer ausfallen oder wo die nachzuweisenden Daten gegenüber dem Vorjahre keine Aenderung erfahren haben.

Im ersteren Falle sind die betreffenden Tabellen mit „Vacat“ zu bezeichnen, im letzteren Falle die unverändert gebliebenen Daten in die bezüglichen Tabellen einzutragen und mit der Bezeichnung „conform dem Vorjahre“ zu versehen.

Demzufolge tritt der h. o. Erlass vom 14. Jänner 1881, Z. 38.803, mit welchem die Bahnverwaltungen von der Vorlage aller jener statistischen Tabellen, bezüglich welcher die Daten gegenüber dem Vorjahre unverändert geblieben sind, enthoben wurden und denselben gleichzeitig gestattet wurde, die statistischen Nachweisungen über die baulichen Anlagen, die jetzt nicht mehr nach einzelnen Strecken, sondern blos in einer Summe anzugeben sind, nur von drei zu drei Jahren vorlegen zu dürfen, hiermit ausser Kraft.

Mit der Vorlage der neuen Tabellen an das statistische Departement im k. k. Handelsministerium hat gleichzeitig auch jene der auf das Gegenstandsjahr bezüglichen Geschäftsberichte und Protokolle über die ordentlichen Generalversammlungen der Gesellschaften, und zwar nicht nur für die eigene Bahn, sondern auch für die im eigenen Betriebe befindlichen fremden Bahnen in duplo zu erfolgen.

Im Falle als ein Geschäftsbericht oder ein Protokoll nicht zur Veröffentlichung gelangt, ist statt des ersteren eine von der betreffenden Bahnunternehmung bestätigte Abschrift der Hauptbilanz (des Hauptrechnungs-Abschlusses), des Gewinn- und Verlustcontos (Erträgnisscontos), sowie der Betriebsrechnung, statt des letzteren eine gleichfalls von der betreffenden Bahnunternehmung bestätigte Abschrift des Protokolles einzusenden.

Zum Zwecke der Beschleunigung der Vorlage der statistischen Tabellen sind die Einlieferungstermine, welche auf den Umschlagsbogen der Tabellen angesetzt erscheinen, in drei Zeitabschnitte eingetheilt, und zwar fallen in den I. Zeitabschnitt jene Tabellen, welche zwei Monate, in den II. Zeitabschnitt jene, welche fünf Monate und in den III. Zeitabschnitt jene Tabellen, welche sechs Monate nach Ablauf des Betriebsjahres einzusenden sind.

Diese Termine gelten als äusserste Einsendungstermine für die fertigen Elaborate der bezüglichen Tabellen.

Durch die Instruction zur Ausfüllung der Tabellen, welche nicht nur dem ganzen Tabellenwerke vollständig und separat beigegeben, sondern auch auf jeder einzelnen Tabelle ersichtlich gemacht ist, sind die Grundsätze festgestellt, nach welchen bei der Eintragung der statistischen Daten in die Tabellen vorzugehen ist, und die auf das Genaueste beobachtet werden müssen.

Aus dieser Instruction ist besonders das Folgende hervorzuheben:

Die Bahnverwaltungen haben blos die absoluten Daten, und zwar nicht nur für die eigenen, sondern auch für die von denselben in Betrieb genommenen fremden Bahnen, für letztere jedoch getrennt in die mit fetten Nummern bezeichneten Colonnen einzustellen.

Die relativen Daten, deren Berechnung aus den absoluten Daten erfolgen kann, werden vom statistischen Departement im k. k. Handelministerium ermittelt.

Ist zu einer Angabe eine erläuternde Bemerkung zu machen, so ist dies durch das neben der betreffenden Colonne beizusetzende Zeichen *) anzudeuten, die Bemerkung selbst ist aber auf der Rückseite der Tabelle anzufügen.

Im Allgemeinen sind die Daten in ganzen Zahlen einzustellen; dort, wo aus der Berechnung Decimalstellen sich ergeben, ist die letzte Stelle um eine Einheit zu erhöhen, wenn die darauffolgende Stelle 5 oder mehr als 5 beträgt.

In gleicher Weise ist auch bei der Abrundung ganzer Zahlen vorzugehen.

Bei dem hohen Werthe, welchen die zu liefernden statistischen Angaben für die amtliche Eisenbahnstatistik besitzen, bei der grossen Wichtigkeit, welche der Einheitlichkeit und Uebereinstimmung der statistischen Daten, die schon durch den Colonnenbezug in den betreffenden Colonnen hervorgehoben ist, beigelegt werden muss, und mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Werth statistischer Arbeiten durch rasche Veröffentlichung wesentlich erhöht wird, ist es ein unbedingtes Erforderniss, dass die Vorlage der neuen statistischen Tabellen so rasch und so correct als möglich erfolge.

Es ist daher vor Allem nothwendig, dass behufs Erhebung und Zusammenstellung der statistischen Daten die zu diesem Zwecke etwa noch erforderlichen Massnahmen mit der grössten Beschleunigung getroffen werden.

Da der durch die Veröffentlichung der Eisenbahnstatistik angestrebte Zweck nur im Falle der Einhaltung der vorgeschriebenen Einlieferungstermine erreicht wird, sehe ich mich veranlasst, die geehrte Verwaltung dringend aufzufordern, diesem Umstande, sowie dem Inhalte der statistischen Nachweisungen um so grössere Aufmerksamkeit zu widmen, als ich besonderen Werth darauf lege, dass der Verfassung der amtlichen Eisenbahnstatistik die der Zeit und den Bedürfnissen entsprechende Sorgfalt zu Theil werde.

Ich gebe mich demnach der sicheren Erwartung hin, dass die geehrte Verwaltung gerne bereit sein wird, eine Arbeit, deren präcise Ausführung und rasche Vollendung in ihrem eigenen, wie auch im Interesse der Regierung liegt, möglichst zu fördern und zur Lösung der gestellten Aufgabe durch Lieferung vollständiger und verlässlicher Daten mitzuwirken.

Aus diesem Grunde wolle die geehrte Verwaltung die Verfügung treffen, dass die Tabellen auf deren Innenseite mit Datum und der Unterschrift desjenigen Bureau- und Amtsvorstandes versehen werden, in dessen Abtheilung die Daten erhoben und zusammengestellt worden sind.

Endlich gebe ich der geehrten Verwaltung bekannt, dass die neuen statistischen Tabellen und die dazu gehörige Instruction, wie dies bei den noch im Gebrauche befindlichen alten Formularien der Fall war, aus dem Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei sowohl im Ganzen, als auch im Einzelnen käuflich zu beziehen sind.

Wien, am 20. März 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz nach Wallern.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Zdenko Ostadál, k. k. Notar in Prachatitz, im Vereine mit Johann Záruba, Obmann der Bezirksvertretung in Prachatitz, Johann Zdiarsky, Bürgermeister in Prachatitz. und Wenzel Haselsteiner, Bürgermeister in Wallern, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz nach Wallern im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. März 1894. Z. 15.497.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Mai 1894 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 27. April 1894.

Bestrebungen wegen Vergrösserung des Bahnnetzes in Indien.

In der am 19. März abgehaltenen Sitzung des Imperial Institute in London war die Frage der Vergrösserung des indischen Bahnnetzes der Gegenstand eines längeren Vortrages von Mr. Joseph Walton. Während die Vereinigten Staaten Amerikas mit einem Flächenraum von ca. 2,935.000 engl. Quadratmeilen und eine Bevölkerung von 62,000.000 Seelen derzeit ein Bahnnetz von ca. 170.000 engl. Meilen besitzen, hat Britisch-Indien mit einem Flächeninhalte von 1,553.925 engl. Quadratmeilen und einer Bevölkerung von 287 Millionen nur 18.042 Meilen Bahnen aufzuweisen.

In den Vereinigten Staaten entfallen auf eine Quadratmeile 21 Einwohner, in Indien 185 Einwohner; in den Vereinigten Staaten kommen auf eine Meile Bahn 365, in Indien aber 15.900 Einwohner.

Während daher die Vereinigten Staaten nur etwas über ein Fünftel der Bevölkerung Indiens besitzen, haben dieselben doch ein beinahe zehnmal grösseres Bahnnetz als Indien.

In dem Vortrage wird sodann auf den langsamen Fortschritt in der Entwicklung der Bahnen hingewiesen. In manchen Jahren wurden in Amerika Bahnen von solcher Ausdehnung gebaut, wie selbe erst in Jahrzehnten in Indien entstehen, so z. B. sind im Jahre 1887 in den Vereinigten Staaten ca. 13.000 Meilen Bahnen gebaut worden, während in Indien trotz des grossen Bedarfes an Bahnen hiezu nahezu 40 Jahre erforderlich waren.

Der Redner beklagt das geringe Wohlwollen, welches das Mutterland hinsichtlich der Weiterentwicklung des indischen Bahnwesens dem Colonialreiche entgegen bringt. Unglücklicherweise habe der Staat für die garantirten Bahnen Indiens Zuschüsse nach einem sehr hohen Zinsfusse zu leisten, und zwar 4·8 pCt. in Gold oder 8·2 pCt. in Rupien, während jetzt Geld mit 3 pCt. und weniger aufgenommen werden könnte. Ohne diesen Umstand würden die Bahnen Indiens statt eines Deficites einen Einnahmeüberschuss aufweisen.

Die aus militärischen Rücksichten erbauten Bahnlinien und die Nothstandsbahnen werden zwar mit Verlust betrieben, jedoch erinnert der Redner, dass erstere überhaupt für die Wahrung der Reichsinteressen nöthig sind, und letztere immerhin nicht ganz nutzlose Ausgaben darstellen, da sonst der Staat gezwungen gewesen wäre, für die vom Notbstand betroffenen Bezirke direct höchst bedeutende Beträge zu verausgaben.

Uebrigens lässt die Thatsache, dass sich die Bevölkerung Indiens jährlich um ca. drei Millionen vermehrt, wohl mit Grund erwarten, dass auch derzeit schlecht rentable Linien bald bessere Erträgnisse aufweisen können.

Bei der Vorliebe der Eingeborenen Indiens für die Benützung der Bahnen sei insbesondere eine sich stets steigernde Einnahme aus dem Personenverkehre zu erwarten. So habe sich der Personenverkehr vom Jahre 1891 auf 1892 von 121,931.461 Personen auf 127,465.913 Personen gehoben.

Gegenwärtig betragen die durchschnittlichen Baukosten der vorhandenen normalspurigen indischen Bahnen 13.000 £ per engl. Meile, jene der Bahnen mit 1·0 m Spur schwanken zwischen 3000 und 5000 £ per Meile.

Als Gründe für die lebhaftere Thätigkeit im Eisenbahnbaue, welche jetzt erreichbar wäre, wird

1. der gegenwärtige Stand der Rupie angegeben, indem die Kaufkraft des Goldes in Indien gewachsen ist, gegenüber der Zeit, als der Curs auf zwei Schillinge stand;

2. die Thatsache, dass derzeit die Oberbaumaterialien und Fahrbetriebsmittel zu sehr billigen Preisen beschafft werden können;

3. dass gegen frühere Jahre eine viel grössere Concurrenz der Unternehmer zu erwarten wäre, so dass die Bauvergebung ungleich billiger erfolgen könnte; endlich

4. dass die Kosten des Transportes der Eisenbahn-Bedarfsartikel von England derzeit geringer als je sind.

Der Redner führt weiters aus, dass grosse Landdistricte dringend neuer Bahnverbindungen bedürfen, nach seiner Schätzung wäre der Bau von 50 bis 60.000 Meilen Bahnen in Indien wünschenswerth, von welchen circa 10.000 Meilen, im Vortrage specificirter Linien, höchst dringlich seien.

Mit den von der indischen Regierung in neuester Zeit angebotenen Erleichterungen würde der Bahnbau nicht den gewünschten Aufschwung nehmen.

Die bisher in Aussicht stehenden Begünstigungen sind:

1. Unentgeltliche Benützung von Grundstücken der Regierung für Bahnzwecke;

2. die Beistellung des Fahrparkes der Linie, die Uebernahme des Betriebes und der Bahnerhaltung zu günstigen Bedingungen durch die anschliessenden Hauptbahnen;

3. die Benützung von vorhandenen Regierungsprojecten für neue Bahnlinien;

4. die ermässigte Verfrachtung der Eisenbahn-Bedarfsmaterialien (Schienen, Schwellen, Brückenconstructionen etc.) auf den der Regierung gehörigen Hauptbahnen des Landes;

5. die Zuweisung einer Quote aus dem Zuwachsen der Reineinnahmen der anschliessenden Staatsbahnen, welche aus dem Bestande der neuen Linie resultiren zum Zwecke der Erreichung einer vierpercentigen Verinteressirung des in der letzteren investirten Capitales.

Endlich ist seitens der Regierung noch in Aussicht gestellt, für einzelne Bahnen eine staatliche Capitals-Betheiligung zu erwirken, welche im Vereine mit den Betriebseinnahmen eine vierpercentige Verzinsung des sonstig aufgebrachten Capitales sicher stellen soll.

Nach Ansicht des Redners sind aber diese Begünstigungen noch in vielen Fällen nicht ausreichend, um das Zustandekommen von gewissen Linien, deren das Land zu seiner weiteren Entwicklung bedarf, sicher zu stellen. Es würde die gänzliche Uebernahme von solchen Linien durch den Staat erforderlich sein. Die Mittel zum Baue dieser Linien sollten im Wege einer staatlichen Anleihe für Eisenbahn- und Bewässerungszwecke Indiens aufgebracht werden.

Denn auch hinsichtlich einer besseren Ausnützung des Bodens wäre eine Vermehrung der bisherigen Bewässerungsanlagen höchst wünschenswerth.

Gegenwärtig beschäftigt die Frage neuer Bewässerungscanäle schon die Regierung. In der Präsidentschaft von Rajputana ist ein Sammelteich von 21 engl. Quadratmeilen Fläche, dem grössten Reservoir der Welt, in Betrieb gesetzt worden; die jüngst hergestellten Werke aus dem Chenab-Flusse bewässern eine Fläche von mehr als 4000 Quadratmeilen. Aehnliche Werke könnten in Verbindung mit dem Indus hergestellt werden, wodurch die Bewässerung von ca. 10.000 Quadratmeilen erreichbar wäre. Auf diese Weise könnten ganze Landstriche, welche bis nun keinen oder sehr geringen Ertrag liefern, so cultivirt werden, dass dieselben wegen ihrer sonst günstigen

Bodenverhältnisse reiche Weizenernten zu liefern im Stande wären.

Durch diese Hebung der agricolen Production Indiens würden England mehrfache Vortheile zukommen.

Es würde die Kaufkraft der Bewohner Indiens für englische Waaren bedeutend gehoben. Gegenwärtig beträgt die jährliche Ausgabe per Kopf für englische Manufacturwaaren nur ca. 2 sh. 6 d.

Anderseits hätte der gesteigerte Export von Weizen eine bessere Versorgung des Mutterlandes mit inländischen Bodenfrüchten zur Folge.

Während in England noch im Jahre 1863 19,500.000 Quarters Weizen geerntet wurden, betrug im Jahre 1893 die Production nur mehr ca. 6,000.000 Quarters; der Bedarf Englands an Getreide wird zumeist vom Auslande, vorwiegend von Amerika gedeckt. Die dergestalt verausgabten Summen könnten bei der angedeuteten Hebung der Productionsverhältnisse Indiens durch neue Bewässerungen und durch Schaffung von neuen Transportlinien in Indien im eigenen Reiche verbleiben.

Nebstbei würde der Absatz der englischen Manufacturwaaren, welche durch verschiedene Ursachen den ausländischen Markt immer mehr verlieren, in Folge des erhöhten Wohlstandes der Bewohner Indiens einen neuen Impuls erlangen.

Der Schlussantrag des Redners geht endlich dahin, dass aus den entwickelten Gründen dahin gewirkt werden solle, dass die Regierung von Grossbritannien für Eisenbahn- und Bewässerungszwecke in Indien eine Anleihe von 50 Millionen Pfund Sterling aufnehmen soll.

[„Railway News."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 280. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. April interpelliren die Abgeordneten Kaiser und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen des Baues der Localbahn Barzdorf—Lindewiese und wegen der Trassirung der Strecke Barzdorf—Jauernig.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Fusswegüberganges nächst Wildon.) In km 233·257 nächst Wildon wurden ausser einem Fusswegübergang beiderseits der Bahn hölzerne Stege hergestellt. [29. März, Z. 11.817.]

— (Herstellung eines Gehsteges in km 142·1/2.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. Februar durchgeführten Localverhandlung wurde das Project für Herstellung eines Gehsteges unter der gewölbten Bahnbrücke in km 142·1/2 genehmigt. [4. April, Z. 12.800.]

— (Linie Kufstein—Ala: Ueberstellung einer Signalhütte.) Vom Bahnhof Innsbruck wurde auf den Viaduct in km 74·1/2 eine Signalhütte übertragen. [31. März, Z. 16.637.]

— (Ueberstellung einer Magazinshütte in Hall.) In der Station Hall wird die daselbst befindliche Magazinshütte zu der vergrösserten Holzlege überstellt. [3. April, Z. 17.675.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf [Murthalbahn]: Brückenpläne.) Die Projectspläne für die Brücken in km 43.799, 55·608, 33·672, 37·247, 61.381, 65.788 und 66·693 wurden zur Ausführung genehmigt. [29. März, Z. 16.377.]

Gailthalbahn. (Errichtung einer Haltestelle.) In km 25·7 der Localbahn Arnoldstein—Hermagor wurde eine Haltestelle mit der Benennung „Presseggen" errichtet. [1. April, Z. 8277.]

Bozen - Meraner Bahn. (Desinfectionshütte in Meran.) In der Station Meran wurde eine Desinfectionshütte hergestellt. [7. April, Z. 18.353.]

Projectirte Drahtseilbahn von Triest nach Scorcola. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die Trassenrevision hinsichtlich des Projectes der Bauunternehmung E. Geiringer in Triest und des Oberingenieurs F. Seligmann in Wien für eine Drahtseilbahn von Triest nach Scorcola für den 30. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Johann Ritter von Vintschgan betraut. [G.-I.-Z. 7413.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Ebershach: Geleiseerweiternng in Bakov: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Münchengrätz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Böhmischen Nordbahn für Geleiseerweiternngen am Bahnhofe in Bakov für den 30. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Münchengrätz betraut. [G.-I.-Z. 7237.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Beförderung gemischter Züge mit verkehrt gestellter Maschine.) Die k. k. General-Inspection hat über Ansuchen der Verwaltung ohiger Eisenbahn die Beförderung der mit der diesjährigen Sommerfahrordnung zur Einführung gelangenden gemischten Züge Nr. 723 und 739 zwischen Neusiedl-Dürnholz und Grussbach-Schönau mit verkehrt gestellter Maschine an der Spitze des Zuges gegen Einhaltung der in der Instruction über den Verkehr der Züge vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen und unter der Voraussetzung genehmigt, dass für die genügende Belastnng der Tenderachsen und die unbehinderte Aussicht auf das zu befahrende Geleise Sorge getragen wird. Die vorerwähnten Sicherheitsmassnahmen bestehen darin, dass bei solchen Fahrten die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht nnterfahren werden darf, und dass auf dem vorausgehenden Tender ein Zugshegleiter als Tenderwache postirt werden muss, dem die Beobachtnng der Bahn und der Signale auf der zu befahrenden Strecke ohliegt. [8. April, G.-I.-Z. 5309.]

Südbahn-Gesellschaft. (Betriebsführung in der Station Laibach S.B. als Anschlussstation der Unterkrainer Bahnen.) Auf Grund des zwischen der Südbahn-Gesellschaft und der Actiengesellschaft der Unterkrainer Bahnen unter Beitritt der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abgeschlossenen Vertrages über die Mithenützung nnd Betriebsführung der Anschlussstation Laibach S.B. wurde eine provisorische Dienstordnung anfgestellt, welche mit dem Tage der Betriebseröffnung der Unterkrainer Bahnen in Kraft treten wird. Dieser Dienstordnung entnehmen wir folgende Bestimmnngen: Mit der Führung des Verkehrs- und Telegraphendienstes für die Personen- und Frachtentransitzüge der Unterkrainer Bahnen, sowie mit der Personen-, Gepäcks- und Eilgüter-Expedition, ferner mit der Umladung der transitirenden Gepäcksstücke und Eilgüter in der Station Laibach S.B., und endlich mit dem Bahnerhaltungsdienste für die nach dem Vertrage der Mitbenützung durch die Unterkrainer Bahnen gewidmeten Geleise ist ansschliesslich das Personale der Südbahn-Gesellschaft, und zwar unter der ausdrücklichen Verpflichtung hetraut, den für die Unterkrainer Bahnen ausübenden Dienst mit der gleichen Sorgfalt wie jenen der eigenen Anstalt zn besorgen. Ansgenommen von der Führung des Stationsdienstes für die Unterkrainer Bahnen sind alle im Vorstehenden nicht erwähnten Betriebsgeschäfte. Das für diese jeder der beiden Verwaltungen ausschliesslich vorbehaltenen Dienstesverrichtnngen erforderliche Personale und Materiale stellt jede Verwaltung nach eigenem Ermessen bei, und ist dieses Personale nur je seiner Verwaltung allein verantwortlich. Sämmtliche Züge der Unterkrainer Bahnen werden am Staatsbahnhofe in Laibach eingeleitet, resp. aufgelöst, so dass die Station Laibach S.B. für dieselben nnr als Mittelstation fungirt. Es obliegen sonach alle auf die Einleitung und Auflösung der Züge der Unterkrainer Bahnen hezugnehmenden Massnahmen der Dispositionsstation Laibach Staatsbahn. Eine Beigahe oder ein Abstellen von Wagen bei den Güterzügen der Unterkrainer Bahnen hat in Laibach S.B. nicht stattzufinden, sondern sind die von der Südbahn in Laibach S.B. für die Unterkrainer Bahnen ankommenden Wagen mit Transitzügen auf den Staatsbahnhof zu stellen, resp. sind die mit Zügen der Unterkrainer Bahnen anlangenden, für die Südbahn bestimmten Wagen bis auf den Staatsbahnhof Laibach zu führen und von dort mit Transitzug nach Laibach S.B. zu überstellen. [G.-I.-Z. 4696.]

Zusammenstellung

der im Monate März 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1115	17.251	4.789	23.155	35	112	14	161	0·6	132	30	177	2	.	1	.	.	6	12
Nordöstliche Linien	186	3.484	3.909	7.579	4	32	43	79	1·0	44	9	129	.	.	.	.	1	.	2
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	604	.	666	3	5	.	8	1·2	10	2	7	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	409	345	754	.	1	1	2	0·2	2	.	1	1	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	124	961	809	1.894	.	21	7	28	1·4	30	10	42	7	6	.	.	1	.	4
Böhmische Westbahn	62	348	186	596	.	4	.	4	0·6	3	1	1	.	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	62	310	1.580	1.952	4	7	10	21	1·0	12	5	15	3	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	338	744	1.082	.	2	.	2	0·1	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	484	4.138	3.237	7.859	8	31	4	43	0·5	45	5	14	5	.	.	.	.	.	7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	4	.	4	0·9	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	2	1	3	1·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	450	60	510	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	341	3.066	1.891	5.298	5	12	.	17	0·3	13	2	8	1	.	.	.	.	.	6
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	523	4.831	3.255	8.609	20	32	20	72	0·8	47	1	60	3	.	.	1	.	1	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	251	40	291	.	3	.	3	1·0	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	787	4.704	868	6.359	53	69	15	137	2·1	143	6	83	4	2	.	2	3	1	23
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.134	341	1.475	.	10	.	10	0·6	4	.	1	3	.	.	.	1	.	7
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	248	372	.	1	10	11	2·9	.	.	11	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	1.240	.	1.267	.	1	.	1	0·0	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
Totale	3773	44.755	22.488	71.016	132	351	125	608	.	492	71	556	29	8	1	3	7	8	64

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·1 „
5. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·2 „
6. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·3 „
7. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·3 „
8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·5 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·6 „
10. Böhmische Westbahn . . . . . 6·6 „
11. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·6 „
12. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·8 pCt.
13. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·9 „
14. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·0 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·0 „
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·0 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . . . 1·2 „
18. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 1·2 „
19. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 1·4 „
20. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 2·1 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 2·9 „

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirter Bau einer Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Beschluss der Municipalbehörde.) Das von der Budapester Municipalbehörde eingesetzte Eisenbahn-Comité hat in Angelegenheit der von der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) im Vereine mit der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft (elektrischer Betrieb) projectirten Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43) im Principe beschlossen, der ad hoc zu gründenden Actiengesellschaft, vorbehaltlich der oberbehördlichen Sanction, die Concession auf Grund einer 90-jährigen Vertragsdauer zu ertheilen. Anlässlich der die Details der Frage behandelnden commissionellen Verhandlung, welcher auch die Vertreter der Directionen der beiden concessionswerbenden Gesellschaften beigezogen waren, wurde bestimmt:

1. Die Regierung sei zu bitten, dass sie für das Unternehmen volle Stempel- und Gebührenfreiheit bewillige.

2. Die Commune solle sämmtliche communalen Abgaben für dieselbe Zeitdauer wie der Staat erlassen, doch wäre die Regierung zu bitten, dass sie eine 30-jährige Steuerfreiheit bewillige.

3. Für die Inanspruchnahme des städtischen Grund und

Bodens sei keine Gebühr zu entrichten; nur zur Anerkennung des städtischen Hoheitsrechtes werde jährlich ein Zwanzig-Kronen-Stück gefordert.

Die Verlegung der Canäle, Gas- und Wasserleitungsröhren hat auf Kosten der Unternehmer zu erfolgen.

5. Die Fahrgebühr wird für die ersten 15 Jahre der Vertragsdauer einheitlich mit 10 Kreuzer für eine Person festgestellt. Nach Ablauf der ersten 15 Jahre gelten für die periodische Revision der Fahrpreise dieselben Bedingungen, wie sie in dem Unificirungsvertrag der elektrischen Stadtbahn-Gesellschaft festgestellt worden sind.

6. Das Heimfallsrecht wird nach den über die Eingabe hinausgehenden, für die Stadt günstigeren Vorschlägen des Ingenieuramtes und der Baucommission geordnet. Namentlich ist die Bahn in betriebsfähigem Zustande mit allem Zuhehör und, wenn eine Stromerzeugungsanlage erbaut wird, auch diese unentgeltlich in das Eigenthumsrecht der Commune zu übergeben, sowie dies auch in dem Unificationsvertrag formulirt erscheint.

7. In den ersten 25 Jahren der Concessionsdauer darf keine andere Strassenbahnlinie nach dem Stadtwäldchen geführt werden.

8. Vom Jahre 1940 ab soll der Commune das Recht zustehen, die Untergrundbahn abzulösen. Die Modalitäten dieser Ablösung werden nach den entsprechenden Bestimmungen des Unificationsvertrages formulirt.

9. Die Participation der Commune an dem Reinerträgnisse des Unternehmens soll vom 16. Jahre ab heginnen, in den ersten 10 Jahren 1 pCt. hetragen und dann von 10 zu 10 Jahren um 1 pCt. his 5 pCt. steigen. (Die Vertreter der Concessionswerher erklärten nach längerem Widerstrehen, in diese Bedingung zu willigen, doch dürfte die Participation nicht am 16., sondern erst im 21. Jahre heginnen.)

10. Die von der Unternehmung zur Sicherstellung ihrer Verpflicbtungen zu erlegende Caution wird mit fl. 15.000 hemessen.

Die ühtigen Bedingungen der Eingabe blieben unherührt.

Zur Verhandlung dieser Vorschläge wird die Finanzcommission eine ausserordentliche Sitzung abhalten.

Projectirte Localbahn Sopron-Pozsony (Oedenburg-Pressburg). (Realisirungshestrebungen.) Die Interessenten der längs dem westlichen Ufer des Fertö tó (Neusiedler See) von Sopron aus über Neszider (Neusiedl am See) his Pozsony (Presshurg) projectirten Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893, Vorconcession Post 3) hahen zur Ermöglichung der baldmöglichsten Realisirung des Bahnbaues ein in Oedenburg tagendes Executivcomité eingesetzt, welchem es bereits gelungen ist, im Bereiche des Oedenhurger Comitates allein schon ca. 300.000 fl. für Suhvention zu sichern. Die projectirte Linie wird die Südbahnlinie (Wien—)Wr. Neustadt — Oedenburg — Kanizsa und die Linie Györ (Raah)—Sopron—Ebenfurtb in Pándorf (Parndorf), eventuell in Zurány (Zurndorf) mit der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L.(—Wien), ferner in Pozsony-Ujváros (Pressbnrg-Neustift) mit der Linie Pozsony-Ujváros—Szombathely (Steinamanger) und von Pozsony-Ujváros aus in der Station Pozsony mit der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Pozsony—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbinden.

Die localen Transport-Unternehmungen in Budapest. (Personenverkehr im Laufe des Betriehsjahres 1893.) Die statistischen Ausweise über den Personenverkehr der Budapester localen Transport-Unternehmungen, d. i. der Budapester Stadthahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriehe, die Strassenbahn - Gesellschaft (Pferdebetrieh), die Ofener Bergbahn (Drahtseilbetrieh), die Zahnradbahn auf den Schwahenberg, die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Localschiffahrten im Bereiche des hauptstädtischen Stromahschnittes), schliesslich die Propeller-Unternehmung, constatiren für das Betriebsjahr 1893 eine Zunahme von rund 3,000.000 Passagieren. Auf den Linien der elektrischen Stadthahn wurden befördert 12,499.884 Personen, auf jenen der Budapester Pferdebahn 20,079.680, der Berghahn 505.615, der Zahnradbahn 227.564, durch die Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellscbaft 884.504, durch jene der Propeller - Unternehmung 4,102 500 — insgesammt 38,299.747 Passagiere. Die grösste Entwicklung weist die elektrische Stadtbahn mit einem Plus von 1,482.561 gegenüber dem Betriebsjabre 1892 (1893: 12,499.884, 1892: 11,017.323) nach. Die Gesammteinnabmen dieser Unternehmungen betrugen 3,307.717 fl. 75 kr. Hiehei ist jedoch zu hemerken, dass diese Einnahmen früheren Jahren gegenüber nicht in gleich progressivem Masse wie die Ziffer der heförderten Personen zunahmen, da seither namhafte Herahsetzungen der Fahrpreise erfolgten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Finanzielle Ergebnisse im Jahre 1893.) Der nunmehr bereits gepflogenen definitiven Ahrechnung über die finanziellen Ergebnisse des Betriebsjahres 1893 zufolge, hat das Ergehniss des Jahres 1893 den Voranschlag um fl. 3,417.472·56 übertroffen. Es hetrugen die Einnahmen insgesammt fl. 81,225.656·42, während im Budget fl. 73,500.000 präliminirt waren; es ergibt sich sonach ein Plus von fl. 7,725.656·42. Die Ausgaben heziffern sich auf fl. 46,308.183·86 und stellen sich um fl. 4,308.183·86 höher als präliminirt gewesen. Dieses Mehrerforderniss erklärt sich aus den stärkeren Leistungen einerseits und aus grösseren Investitionen, die ungefähr eine Million Gulden in Anspruch genommen baben. Der Betriebsüherschuss beträgt fl. 34,917.472·56, während im Budget nur 31·5 Millionen Gulden präliminirt waren und im Jahre 1892 fl. 32,368.618 resultirten. Im vorigen Jahre wurden 42.491.686 Längenkilometer gegen 38·8 Millionen, die präliminirt waren, geleistet. Die Einnahmen hetrugen per Kilometer fl. 8197, die Ausgahen per Kilometer fl. 4673 und stellt sich der Betriebscoëfficient auf 57·01 pCt. gegen 57·14 pCt., die präliminirt waren. Zu bemerken ist, dass Getreidetransporte, welche früher ungefähr 60 pCt. des gesammten Frachtenverkehrs ausmachten, nunmehr nur 22 pCt. desselhen hetragen. Wie ferner aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungar. Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister heschlossen, einen Theil des über das Präliminare erzielten Ueberschusses zu Investitionen für die Staatshahnen zu verwenden, so zwar, dass mit den aus den Cassenbeständen des Staates zu entnehmenden 7½ Millionen Gulden insgesammt nahezu an 10 Millionen Gulden für Geleisevermehrungen, Erweiterungen von Stationen und Vermehrung der Betriebsmittel in diesem Jahre zur Verwendung gelangen werden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry und in Anwesenheit von 58 Actionären mit 16.625 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadthahn-Actiengesellschaft für Strassenhahnen mit elektrischem Betriehe statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1893), in welcher auch die Frage der im Vereine mit der Budapester Strassen-eisenhahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) projectirten elektrisch zu betreihenden Untergrundhahn zum Stadtwäldchen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 und 43) in Erörterung gezogen wurde. Nach Constituirnng des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung, gelangt vorerst der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde im Sinne der Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung das Actiencapital der Gesellschaft durch Emission von 10.000 Stück à 100 Gulden von 3 auf 4 Millionen Gulden erhöht. Dahei wurde durch den böheren Emissionscurs für den ausserordentlichen Reservefond der Betrag von fl. 459.755·73 erzielt, von welcher Summe noch die Steuer zu decken sein wird. Der ausserordentliche Reservefond heträgt nunmehr fl. 734.508·82. Die Amortisationstabelle für das erhöhte Capital wurde hereits von der Regierung und dem hauptstädtischen Municipium acceptirt. Im vorigen Jahre wurden statutengemäss 168 Actien ausgelost. Seit der letzten Feststellung des Actiencapitals wurden für Bauten und Investitionen fl. 951.887·98 verausgaht und wurde an den Handelsminister das Ersuchen wegen technischer Ueherprüfung einer Ausgabensumme von fl. 861.586·91 gestellt. Aus dem Fond für Aushesserungen und Abnützung der Bahn wurden fl. 11.513·74 verausgaht, so dass sich derselhe auf fl. 50.886·26 reducirte; die Direction heantragt, demselhen fl. 60.000 zuzuweisen, so dass dieser Fond nunmehr fl. 110.886·26 ausmacben wird. Der sich fortwährend steigernde Verkehr machte die Vergrösserung der Leistungsfähigkeit der Stromerzeugungsstätte der Gesellschaft nothwendig, namentlich wurden eine Dampf- und Dynamomaschine sowie Kessel angescbafft. Auch die Zahl der Personenwagen wurde vermehrt. Mit Rücksicht auf das Publicum ist der hewilligte Maximaltarif für die vollständig auf elektrischem Betrieb eingerichtete Friedhofslinie von 15 auf 10 Kreuzer herahgesetzt worden; auf den übrigen Linien wurden Abonnementskarten ausgefolgt. Der mit der Hauptstadt abgeschlossene unificirte Vertrag ist ratificirt worden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1893.)

Im vorigen Jahre wurden hei Zurücklegung von 2,570.020 Wagen-Kilometer 12,499.274 Personen befördert und eine Einnahme von fl. 919.274·17 erzielt. (Im Jahre 1892 wurden 10,989.172 Personen heförderl und fl. 766.717·18 vereinnahmt.) Die Gesammteinnahmen hetrugen fl. 975.961·30, hievon kommen in Ahzug fl. 539.978·13 Betriehsausgahen, fl. 60.000 für Wertbverminderung, fl. 16.800 für Actien-Amortisation, so dass ein Reingewinn von fl. 359.183·17 verbleibt, und mit Hinzurechnung

des Gewinnvortrages von fl. 30.244·74 insgesammt fl. 389.427·91 zur Verfügnng der Actionäre stehen.

Diesen Betriebsresultaten zufolge zeigt die Bilanz pro 31. December 1893 folgende Ziffern: Activa: Bau- und Geschäftseinrichtnngskosten fl. 3,410.005·83, neuerliche Bauten und Investitionen fl. 951.887·98, bei der Hanptstadt erliegende Cautionen fl. 50.738·62, Immobilien der ausserordentlichen Reserve fl. 201.229·08, Effecten der ansserordentlichen Reserve fl. 386.280·13, Forderungen fl. 431.238·44, Casse fl. 16.306·33, Materialien-Vorrath fl. 50.131·63, Totale fl. 5,497.818·04. — Passiva: Actiencapital fl. 4,000.000, ausserordentliche Reserve fl. 734.508·82, Betriebsreserve fl. 6955·57, Steuerreserve fl. 2777·66, Werthverminderung der Bahn und Ausrüstung fl. 110.886·26 (aus dem Jahre 1892 fl. 50.886·26, 1893er Dotirung fl 60.000), Actien-Amortisationsfond fl. 16.800, Cautionen fl. 15.955·50, Creditoren fl. 219.589·32, unbehobene Dividende fl. 917, Gewinn: Vortrag vom Jahre 1892 fl. 30.244·74, 1893er Reingewinn fl. 359.183·17, zusammen fl. 389.427·91, Totale fl. 5,497.818·04.

Gewinn- und Verlust-Conto: Soll: Betriebs-Ausgaben fl. 441.740·60, besondere Ausgaben fl. 98.237·53, zur Werthverminderung der Bahn und Ausrüstung fl. 60.00), zum Actien-Amortisationsfond fl. 16·800, Gewinn: fl. 389.427·91, Totale fl. 1,006.206·04. — Haben: Vortrag aus dem 1892er Geschäftsjahre fl. 30.244·74, Einnahmen fl. 975.961·30, Totale fl. 1,006.206·04.

Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, wnrde der Antrag der Direction, als fünfpercentige Zinsen des Actiencapitals fl. 200.000, für die Betriebsreserve fl. 7959·15, für Tantièmen fl. 15.918·32, für Steuerreserve fl. 20.000 zu verwenden, an Superdividende drei Percent per Actie gleich fl. 120.000 zu vertheilen, fl. 25.550·44 auf neue Rechnung vorzutragen und den Coupon der Actie sonach mit fl. 8, der Genussschein mit fl. 3 einzulösen, zum Beschlusse erhoben.

Hierauf wurde der Antrag der Direction, wonach dieselbe im Verein mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft bei den competenten Behörden um die Concession einer längs der Andrássystrasse zu führenden elektrischen Untergrundbahn angesucht hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 und 43, Bericht über die ordentliche Generalversammlung der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft) in Verhandlnng gezogen.

Nach Vorlage und Kenntnissnahme des diesbezüglicben ansführlich motivirten Berichtes, ersuchte die Direction um die Ermächtigung, sich um die Concession für die Erbauung dieser Babn zu bewerben, und im Falle der Erlangung derselben gemeinschaftlich mit der Strassenbahn-Gesellschaft eine selbstständige Actienunternehmnng für den Bau und Betrieb dieser Untergrnndbahn zu gründen. Die Generalversammlung ertheilte sodann der Direction die Vollmacht, die definitive Concession dieser Untergrundbahn im Vereine mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft zu erwerben; insofern als durch die Concessionsbedingnisse die Interessen der Gesellschaft gebührend gewahrt erscheinen, alle jene Vorkehrungen zu treffen und alle jene Uebereinkommen und Verträge rechtskräftig abzuschliessen, welche das Zustandekommen dieser Bahn erheischt, und ungesänmt das Entsprechende einznleiten, dass der Ausbau nnd Betrieb derselben, getrennt von den beiden concessionwerbenden Gesellschaften, dnrch eine zu gründende selbstständige Actiengesellschaft bewerkstelligt werde, nachdem die in Anssicht genommene Gründung einer separaten Gesellschaft der einzige mögliche Modus ist, um die Selbstständigkeit der beiden Vertragsgesellschaften zu sichern und Complicationen im Vorhinein vorznbeugen. Schliesslich wurde sie beauftragt, die zur Durchfübrung der Angelegenheit erforderlicben Capitalien in ihrem eigenen Wirknngskreise zu beschaffen. — Den dritten Punkt der Tagesordnnng betreffend, d. i. die Erwerbnng der Concessionen zum Ausbaue und Betriebe der das Betriebsnetz der gesellschaftlichen Linien ergänzenden Linien, und zwar:

a) Der Quailinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9);
b) der Linie zur Beamtencolonie und in's Népliget (Volkswäldchen [vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 5]);
c) der Linien im Bereicbe der rechtsuferseitigen Stadtbezirke (Ofen und Altofen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32]);
d) der sonstigen auf Grund theils eingegangener, theils übernommener Vertragsverpflichtungen, theils ans Zweckmässigkeits-Gründen auszubauenden nnd zu ergänzenden Geleise etc.,

wurde die Direction gleichfalls znr Beschaffung der erforderlichen Capitalien ermächtigt.

Schliesslich berichtete der Generaldirector Balázs, dass im Sinne des mit der Hanptstadt abgeschlossenen unificirten Vertrages die Participation der Hanptstadt an dem Bruttogewinne der Gesellschaft wie folgt festgestellt wurde: Vom Jahre 1895 ab in den ersten zehn Jahren mit zwei Percent, in den folgenden zehn Jahren mit drei Percent, in den weiteren 10 Jahren mit vier Percent und in den letzten 15 Jahren mit fünf Percent. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung auch dieses Bericbtes wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperscbaften erfolgten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahn-Verkehrsverband.) Für den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband sind am 1. April Vorschriften über den Vollzng der Zusatzbestimmung V A zu § 11 der Verkehrsordnung, Fahrpreisermässigung im Interesse der öffentlichen Krankenpflege betreffend, als Kundmachung 30 zur Ausgabe gelangt.

Schweiz. (Beförderung von Kohlensäure in Gefässen.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement hat mit Erlass vom 9. April für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfung der Kohlensäureversandtgefässe eine Frist von drei Monaten, vom Datum des Erlasses an gerechnet, festgesetzt. Innerhalb dieses Zeitranmes sind somit sämmtliche scbweizerische Eisenbahnen verpflichtet, Kohlensäure in Gefässen zum Transporte anzunehmen, deren Revisionsvermerk rücksichtlich der Zeit der Vornahme der letzten Revision oder der Stelle, an welcber er angebracht ist, den Vorschriften des Transport-Reglements nicht entspricht. Durch diese Verfügung werden die dem internationalen Frachtrecht unterworfenen Transporte in keiner Weise berührt; für dieselben wird nach wie vor die genaue Beachtung der Vorscbriften des Separatübereinkommens zwischen Deutschland, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vom 13. Juni 1893 verlangt.

— (Eröffnung der Strassenbahn Orbe-Cbavornay.) Am 17. April wurde dia 4 km lange elektrische Strassenbahn Orbe-Chavornay mit den Stationen Orbe und Cbavornay für den Transport von Personen, Gepäck, Thieren und Gütern eröffnet.

— (Rechtsverhältniss zwischen Bund und Eisenbahn-Gesellschaften, event. Cantonen bei Ablauf der Concessionen.) In einem an die Bundesversammlung erstatteten Berichte vom 27. März spricht sich der Bundesrath über das Rechtsverhältniss zwischen Bund und Eisenbahn-Gesellschaften event. Cantonen dahin aus, dass mit dem Zeitpunkte des Ablaufes der Concessionen für die Hauptbahnen, und zwar der von den Cantonen wie der vom Bund ertbeilten, dem letzteren das Recht zustehe, die Bahnen gegen Entrichtung der in den betreffenden Concessionsacten näher festgesetzten Entschädigung im Wege des Rückkaufes an sich zu ziehen, oder den bisherigen Concessionären neue Concessionen ertheilen und deren Bedingungen, innerhalb der Schranken der Gesetzgebung, nach eigenem freien Ermessen festsetzen zu können, oder dass es ihm auch freistehe, soweit er nicht eine ausdrückliche Zusage in Betreff der Concessionserneuerung ertheilte und soferne nicht grundsätzlich jede Concessionsverweigerung für unzulässig erachtet wird, von der Ertheilung neuer Concessionen Umgang zu nehmen und damit die Einstellung des Betriebes zu veranlassen.

— (Uebernahme des Betriebes der Thunersee-Bahn und der Schynige Platte-Bahn durch die Jura-Simplon-Bahn.) In der an die Bundesversammlnng gerichteten Botschaft vom 27. März empfiehlt der Bundesrath die Annahme folgenden Beschlussentwurfes: Dem unter dem 20. Februar abgeschlossenen Vertrage, betreffend die Uebernabme des Betriebes der Thunersee-Bahn einschliesslich der von dieser betriebenen Strecke der Bödeli-Bahn Därligen-Interlaken Bahnhof und der von ihr betriebenen Scbynigen Platte-Bahn durch die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn, wird die Genehmignng unter der Bedingung ertheilt, dass für die Erfüllung der von der Betriebsgesellschaft übernommenen gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen anf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft auch die Eigenthumsgesellschaften haften und dass bei Erstellung der Rechnnngen und der Statistik der contrahirenden Gesellschaften neben den gesetzlichen Vorschriften die speciellen Verfügungen des Bundesrathes zn befolgen sind.

— (Zweite Versteigerung der Brienz-Rothhorn-Bahn.) Am 25. April findet in Brienz die zweite Versteigerung der Brienz-Rotbhorn-Bahn mit dem gesammten Betriebsmaterial statt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 1. März von Bombay abgefahren und am 16. März mit 38 Passagieren und 2309 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 106.322 kg Kaffee (hievon 5075 kg für Venedig), 1,348.725 kg Baumwolle (hievon 111.000 kg für Venedig), 12.180 kg Gummi (für Piräus), 230.912 kg Ricinussamen (hievon 129.412 kg für Venedig), 42.630 kg Ingwer, 10.150 kg Pfeffer, 1537 kg Effecten, 500 kg Cigarren, 2639 kg Federn, 609 kg Därme, 1920 kg Senf, 2233 kg Felle, 2572 kg Curiositäten, 50.850 kg Leinsamen, 50.750 kg Mirabolamen, 101.500 kg Rübsamen; aus Madras 964 kg Indigo; aus Calcutta 226.091 kg Felle, 26.390 kg Schellack, 14.412 kg Indigo, 22.939 kg Sackleinwand, 52.355 kg Baumwolle. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,491.444 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Shanghai und Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 21. März mit 16 Passagieren und 1135 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Shanghai und Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte nebst 11.400 Stück verschiedenem Holzgattungen hauptsächlich: nach Port Said 8 Colli Wein, 100 Colli Zucker, 1 Colli Musikinstrumente, 55 Colli Esswaaren, 9 Colli Alkohol, 13 Colli Holzwaaren; nach Bagdag: 5 Colli Farben, 5 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli chemische Producte; nach Bassorah: 59 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Farben, 3 Colli Holzwaaren, 15 Colli Lampen, 50 Colli Zündhölzchen, 25 Colli Bier, 5 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 168 Colli Papier; nach Buschire: 45 Colli Zündhölzchen, 11 Colli Glaswaaren; nach Snez: 5 Colli Manufacturwaaren, 21 Colli Steinwaaren; nach Gedda: 24 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Porzellanwaaren, 401 Colli Zucker; nach Suakim: 50 Colli Zucker; nach Aden: 226 Colli Zucker, 28 Colli Metallwaaren, 58 Colli Esswaaren, 70 Colli Mehl; nach Hodeidah: 50 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar: 93 Colli Glasperlen, 15 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Mombassa: 13 Colli Glasperlen; nach Massaua: 20 Colli Zucker, 4 Colli Esswaaren; nach Quilimane: 20 Colli Glasperlen; nach Bombay: 612 Colli Papier, 70 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Musikinstrumente, 38 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Spielkarten, 197 Colli Metallwaaren, 79 Colli Lampen, 3 Colli Garne, 4 Colli Spielwaaren, 70 Colli Baumwollwaaren, 35 Colli Knöpfe, 202 Colli Talg, 7 Colli Farben, 98 Colli Glaswaaren, 64 Colli Holzwaaren, 29 Colli Esswaaren, 266 Colli Glasperlen, 8 Colli Mützen; nach Kurrachee: 12 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Metallwaaren; nach Calicut: 21 Colli Metallwaaren; nach Colombo: 33 Colli Mehl, 10 Colli Garne, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon: 2 Colli Musikinstrumente, 13 Colli Lampen, 35 Colli Garne, 21 Colli Metallwaaren; nach Madras: 17 Colli Metallwaaren, 7 Colli Kurzwaaren, 93 Colli Wein, 54 Colli Papier, 45 Colli Glasperlen, 43 Colli Farben, 12 Colli Kurzwaaren, 38 Colli Baumwollwaaren, 53 Colli Esswaaren, 28 Colli Manufacturwaaren, 29 Colli Knöpfe, 52 Colli Glaswaaren, 51 Colli Wein, 186 Colli Papier, 61 Colli Garne, 3 Colli Mützen, 4 Colli Spielwaaren, 88 Colli Metallwaaren, 32 Colli Holzwaaren, 332 Colli Glasperlen; nach Penang: 14 Colli Baumwollwaaren, 58 Colli Papier, 10 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Metallwaaren, 7 Colli Holzwaaren; nach Singapore: 115 Colli Bier, 33 Colli Wein, 93 Colli Papier, 8 Colli Mützen, 23 Colli Kurzwaaren, 62 Colli Garne, 11 Colli Metallwaaren, 9 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Glasperlen, 10 Colli Manufacturwaaren; nach Soerabaya: 4 Colli Mehl, 25 Colli Wein, 454 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren, 35 Colli Glasperlen; nach Samarang: 130 Colli Mehl, 296 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Seife; nach Batavia: 5 Colli Holzwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 57 Colli Erdwachs, 36 Colli Papier, 2 Colli Garne, 13 Colli Esswaaren; nach Macassar: 105 Colli Mehl; nach Banda: 70 Colli Mehl; nach Padang: 9 Colli Glasperlen; nach Hongkong: 60 Colli Bier, 600 Colli Zündhölzchen, 49 Colli Spielkarten, 9 Colli Baumwollwaaren; nach Manila: 2 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 526 Colli Bier, 33 Colli Papier; nach Shanghae: 1 Collo Manufacturwaaren; nach Kobe: 5 Colli Mannfacturwaaren, 18 Colli Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 648.065 fl. ö. W.

Fiumaner Seehafen. (Export von Cerealien, Mehl, Zucker und Pflaumen im Monate März.) Dem statistischen Ausweise über den Export von Cerealien, Mehl, Zucker und Pflaumen im Monate März zufolge, betrugen die Bahnzufuhren 680 Waggons Mehl, 24 Waggons Weizen, 4 Waggons Gerste, 128 Waggons Fisolen, 14 Waggons Pflaumen, 303 Waggons Zucker (wovon 256 Waggons aus ungarischen Stationen), 8 Waggons Sprit. Nach den westlichen Auslandshäfen wurden verfrachtet: 58.220 q Mehl (gegen 96.020 q im März 1893), wovon 52.054 q nach Grossbritannien, 725 q nach Frankreich, 5438 q nach Brasilien; 1678 q Gerste (gegen 26.023 q), wovon 1287 q nach Belgien-Holland, 296 q nach Grossbritannien, 95 q nach Italien; 14.390 q Fisolen (gegen 106.760 q), wovon 2490 q nach Italien, 2876 q nach Frankreich, 970 q nach Grossbritannien, 7926 q nach Nordamerika, 128 q nach Spanien; 1208 q Pflaumen (gegen 7850 q), wovon 504 q nach Holland-Belgien, 403 q nach Grossbritannien, 301 q nach Nordamerika; 22.040 q Zucker (gegen 26.244 q), wovon 20.865 q nach Italien, 875 q nach Tunis, 300 q nach Gibraltar.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LVI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 19. April herausgegebene LVI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 559: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. April 1894, Z. 6348, betreffend die Beibringung von Viehpässen für die zum Auftrieb auf Märkte und Auctionen bestimmten Pferde.

— (Inhalt des LVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 24. April herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 560: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. April 1894, Z. 51.929, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Einbringens von Klauenthieren aus dem sächsischen Amtsbezirke Oelsnitz nach Böhmen.

— (Inhalt des LVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 26. April herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 561: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 19. April 1894, Z. 5751/II, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Landes Oberösterreich.

Spar- und Vorschussverein für Südbahnbedienstete. (Generalversammlung.) Dieser Verein hat am 13. April seine 31. ordentliche Generalversammlung abgehalten. Der Geschäftsbericht weist folgende Ziffern aus: Mitgliederzahl 1377, Einlagen fl. 195.512·63, Geldverkehr fl. 352.289·28, Gebahrungsüberschuss fl. 11.728·41, Verzinsung der Einlagen 6 Percent. — Zum Obmann wurde A. Lausch wiedergewählt. Zu Vorstandsmitgliedern F. Reinberger, J. Steindl und J. Kowy. In den Ueberwachungsausschuss Josef Krämer.

Literatur.

„Guida ferroviaria Manuale pratico." Von G. M. Nicoli. Mailand. Max Kantorowicz. 1894. Preis Lire 1.50.

Dieses mit einer Eisenbahnkarte Italiens ausgestattete Handbuch enthält alle auf den italienischen Bahnnetzen, das ist den Adriatischen, Mittelländischen und Sicilischen Bahnen geltenden Tarife für Reisende, Gepäck, Werthsachen und Frachten.

Die ganze Materie wird in 12 Capiteln behandelt, und zwar: 1. Reisende, 2. Gepäck und Hunde, 3. Eilgut, 4. Frachtgut, 5. Alle Sendungen gemeinsamer Bedingungen, 6. Specialdienste, 7. Zeitweilige Transportunterbrechungen, 8. Reclamationen, 9. Benennung und Classification der Waaren, 10. Praktische Beispiele über die Anwendung der Tarife, 11. Verfrachtung von Vieh und anderen Thieren, 12. Allgemeine Bedingungen bei Anwendung der Specialtarife.

Weiters enthält das Handbuch ein Verzeichniss aller den drei Hauptnetzen zugehörigen Stationen in alphabetischer Reihenfolge und ein Stationsverzeichniss nach Linien und Entfernungen.

Im Anhange ist auch der Post- und Telegraphentarif aufgenommen.

Dieses sehr fleissig gearbeitete und auf amtlichen Quellen beruhende Handbuch kann wegen seiner Vielseitigkeit und Genauigkeit allen jenen Factoren, welche in Handelsbeziehungen mit Italien stehen, bestens empfohlen werden. Der Preis desselben, welcher sich nur auf L. 1·50 stellt, kann mit Rücksicht auf den Umfang — 170 Seiten Grossoctav — und auf den reinen und grossen Druck als sehr gering bezeichnet werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
885	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz		Fünftausend Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende December 1891	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I				Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895	
										kr.	kr.			
					Bodenbach (St.E.G.) trs.					40·3	34·4	5·9		
					Libochovic					40·0	30·2	9·8		
					Lobosic					40·0	30·2	9·8		
					Theresienstadt					40·0	29·2	10·8		
					Hrobec					40·0	28·2	11·8		
					Randnic					39·7	28·2	11·5		
					Beřkovic-Melnik					29·2	26·0	3·2		
					Lnžec					34·4	26·0	8·4		
					Kralup (St.E.G.)					29·2	19·2	10·0		
					Svoleňoves					31·2	23·2	8·0		
					Welwarn					31·2	23·2	8·0		
					Bnbna					22·4	20·7	1·7		
					Anwal					22·4	20·7	1·7		
					Böhm.-Brod					22·4	20·7	1·7		
					Sadska					24·4	21·7	2·7		
					Peček					22·4	20·7	1·7		
					Plaňan					27·4	25·7	1·7		
					Svojšic					30·4	25·7	4·7		
					Kanfim					30·8	25·7	5·1		
					Zasmnk					32·4	25·7	6·7		
					Gr.-Bečvar					32·4	25·7	6·7		
					Cerhenic					22·4	16·7	5·7		
					Velim					20·4	15·7	4·7		
					Kolin (St.E.G.) loco					16·4	11·8	4·6		
					Kolin (Ö.N.W.B.) loco					—	11·8	—		
					Elbeteinitz					15·4	13·7	1·7		
					Přelonč					11·4	10·7	0·7		
					Choltic					7·8	7·0	0·8		
					Pardnbitz (St.E.G.)					14·4	12·7	1·7		
					Dasic					18·4	16·7	1·7		
					Moravan					19·4	17·7	1·7		
					Hohenmanth					27·4	25·7	1·7		
					Cerekvic-B.-Hruschan					30·4	28·7	1·7		
					Mochov					30·2	21·7	8·5		
					Tanšim					30·2	21·7	8·5		
					Gntwasser					33·3	31·6	1·7		
					Sadova-Dohalic					31·8	30·1	1·7		
					Dymoknr					35·5	30·3	5·2		
					Kopidlno					39·5	34·3	5·2		
					Königstadtl					38·0	30·3	7·7		
					Libaň-Psinic					39·5	34·3	5·2		
					Ronov-Woskořinek					28·3	23·1	5·2		
					Roždalovic					35·5	30·3	5·2		
					Unter-Bantzen					40·8	35·6	5·2		
					Hochwessely					37·2	30·1	7·1		
					Adlerkosteletz					30·0	24·5	5·5		
					Cblnmec					25·5	18·8	6·7		
					Chrast					19·0	13·0	6·0		
					Chrndim					14·4	10·9	3·5		
					Cernožic					25·3	22·1	3·2		
					Dobřenic-Sirovatka					25·5	22·1	3·4		
					Dondleb					30·4	25·2	5·2		
					Jičin					32·2	27·2	5·0		
					Königgrätz					22·5	19·3	3·2		
					Libic					19·9	14·7	5·2		
					Libňoves*)					22·5	15·3*)	7·2		
					Nenbidschow					27·3	21·3	6·0		
					Nimbnrg (Oe.N.W.B.) loco					21·7	17·3	4·4		
					Óbora					29·1	23·9	5·2		
					Poděbrad					20·7	15·5	5·2		
					Předměřic					23·6	20·4	3·2		
					Slatiňan					16·0	11·5	4·5		
					Smidar					28·2	22·6	5·6		
					Smific					24·9	21·7	3·2		
					Wostroměř					29·5	24·5	5·0		
					Žiželic					24·9	17·7	7·2		

*) Der Refactiesatz von Kalk-Podol und Prachowitz nach Libňoves von 15·3 kr. pro 100 kg gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen welche an Etablissements adressirt sein, die mit der Station Libňoves in directer Schienenverbindung stehen

Fortlaufende Nr.	886	887	888
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Kalk	Kalksteine	Salz, u. zw.: Koch-, Meer-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine, Seesalz und Fabrikssalz
für die Transportstrecke von	Kalk-Podol Prachovic Kostelec-Vizec	Kalk-Podol und Prachowic	Wien Donaunfer-Bahnhof der K.F.N.B.
für die Transportstrecke nach	Pardnhic (St.E.G.) transit (für Sendnngen nach Stationen der S.N.D.V.B. nnd der B.C.B.)	Pardnhic loco	Brünn Chlumetz-Turas Eywanowitz Grnssbach-Schönau Hangsdorf Holnbitz Kadolz-Mailberg Krzenowitz Laa Nezamislitz Pernhofen-Wulzeshofen Rananitz-Slawikowitz Sokolnitz Wischau und vice versa
Das Zugestandniss wird gemacht: und gilt bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen in der Zeit	Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	**1500 Tonnen.** Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltnng der Bestimmnngen des Ausnahmetarifes für Kalkstein-Trnsporte vom 1. Mai 1892	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindesteus 10000 kg pro Frachthrief nnd Wagen nnd Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngeu
	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894	Vom 1. Mai bis znr Dnrchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Juni 1888	Ansnahmetarif für Kalkstein-Trausporte vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz per 100 kg	kr. 17·9 / 17·5 / 16·3	14·4 kr.	kr. 51·8 / 57·4 / 50·0 / 70·5 / 59·1 / 63·0 / 56·3 / 61·9 / 52·1 / 70·0 / 54·3 / 64·1 / 59·4 / 68·0
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	kr. 14·4 / 14·4 / 14·4	10·7 kr.	kr. 46·7 / 54·1 / 42·9 / 66·9 / 41·8 / 52·6 / 45·6 / 51·6 / 40·9 / 69·5 / 47·9 / 59·0 / 56·8 / 63·8
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	kr. 3·5 / 3·1 / 1·9	3·7 kr.	kr. 5·1 / 3·3 / 7·1 / 3·6 / 17·3 / 10·4 / 10·7 / 10·3 / 11·2 / 0·5 / 6·4 / 5·1 / 2·6 / 4·2
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lantenden Dnplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1895	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und auf welch' Letzteren die hahnämtliche Bestätignng sein mnss, dass die Kalksteine auch thatsächlich in der Station Pardnhic zur Aufgabe gelangten. Diese Docnmente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
Besondere Bemerkungen	Die hezüglichen Sendungen müssen mit directe nach Stationen der S.N.D.V.B. oder der B.C.B. lautenden Frachtbriefen znr Anfgabe gelangen	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalkstein-Sendnngen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Pardnhic (St.E.G. oder S.N.D.V.B.) in directer Schienenverbindung stehen	

Fortlaufende Nr.	889	890	891	892
Die Publication erfolgt: von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schwefelkiesabbrände	Eisen und Stahl etc. der Position E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1893	Güter des Specialtarifes I	Kalkstein aus Pos. 8—58 / Eisenerz aus Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke: von	Budapest-Ferenczváros	M.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Pozsony-Ujvárcs	Kainisch
für die Transportstrecke: nach	M.-Ostrau	Simmering E.W.A. (Schleppgeleise der Waggonfabrik)	Graz St.B.	Leoben transit
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind in leer zurückgebenden Kohlenwagen zu befördern. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut mit nach Trofaiach direct lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894	Localtarife	Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1894	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	69 kr.	Bestebt kein directer Frachtsatz	83 kr. ö. W.	16 / 21 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	47·3 kr.	69 kr.	78 kr. ö. W.	14 / 19 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	21·7 kr.	.	5 kr. ö. W.	2 / 2 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Bei Verladung in anderen Wagen als in leer retourgebenden Kohlenwagen gelangt nicht der nebenbezifferte ermässigte, sondern der tarifmässige Frachtsatz zur Einhebung	Hiedurch tritt der im Verordnungs-Blatte Nr. 134 ex 1893, snb Post 2054, für die gleichen Relationen publicirte ermässigte Frachtsatz von 84·3 kr. per 100 kg ausser Kraft		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
893	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn	Güter aller Art, insoweit für selbe die in dem ab 1. Februar 1889 giltigen österr.-ungar.-ostindischen Verbandtarife enthaltenen „allgemeinen Tarife“ anwendbar sind	Altpaka	Triest S.B. und Freihafen S.B. Finme	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den österr.-ungar.-ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	247 257	Kreuzer ö. W. Silber incl. Manipulationsgebühr	Im kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
				Polna-Stecken	Triest S.B. und Freihafen S.B. Finme					205 215	Verschieden			
894	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarifes, Theil I, für Schiffsbauzwecke der k. u. k. Kriegsmarine	Neuberg	Triest S.B. und Triest Freihafen S.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Ablaufens gelten die Bestimmungen für Güter der Classe C. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein	Bis auf Wiederruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Heller: 205	152	53	Im Kartirungswege		
				Neuberg	Pola				250	191	59			
				Leoben	Pola				227	176	51			
895	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte, Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Z e n t a	Triest S.B. Triest Freihafen S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 25. Mai 1891	Besteht kein directer Frachtsatz	124 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
896	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn Oesterr. Lloyd	Hohlglas und Glaswaaren eingereiht in die Tarifclassen 3a, 5, 14a und 14b des Tarifes für den österr.-ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante)	Altpaka	gelangen im Oesterr.-ungar. Levanteverkehre über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 die in diesem Verkehre für Tannwald bestehenden directen Frachtsätze dieser Tarifclassen zur Anwendung									
897	**Oesterr. Nordwestbahn**		Korksteine, welche nach Classe B tarifiren	Wien Nordwestbahnhof transit	Neupaka	Frachtzahlung für das faotische Gewicht, jedoch mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Anfrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. August 1883	110 kr. 84 kr. 26 kr.			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	uud im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
898	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen	Bregenz und Lindau	Szczakowa transit (für St. Petersburg)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directe entweder nach St. Petersburg oder nach Szczakowa transit (für St. Petersburg) lautenden Frachtbriefen. Anlieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1894	Güterverkehr Russisch-Oesterr. Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze anderseits	Besteht kein Verbandfrachtsatz	3·11 Frcs.		Im Rückvergütungswege	Bei Aufgabe mit directe nach St. Petersburg lautenden Frachtbriefen. Vorlage der Frachtbrief-Duplicate für den Transport von Bregenz, bezw. Lindau bis St. Petersburg und bei Aufgabe mit directe nach Szczakowa (für St. Petersburg) lautenden Frachtbriefen. Vorlage der Frachtbriefe für den Transport von Bregenz bezw. Lindau bis Szczakowa und der Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Szczakowa bis St. Petersburg. Die Vorlage dieser Documente hat spätestens bis 30. September 1894 zu erfolgen	
899	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzwaaren, ordinäre, der Pos. H—34	Kammer	Wien K.E.B.	a) in jedem Gewichte b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	a) 127 kr. b) 84 kr. c) 84 kr.	a) 84 kr. b) 63 kr c) 45 kr.	a) 43 kr. b) 21 kr. c) 39 kr.	Im Kartirungswege		
900	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand	Horka	Nemiescht	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des Wageus. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	8·9 kr.	4·4 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		

Farbiges
Carbolineum Krause
zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Offert-Ausschreibung.

In den Stationen **Gstatterboden** und **St. Georgen a. d. Mur** der Bahnlinie Amstetten—Pontafel gelangen im heurigen Jahre die Aufnahmsgebäude zur Erweiterung und werden die einschlägigen Hochbau-Arbeiten in der Station Gstatterboden im annäherungsweisen Kostenbetrage von 11.500 fl., in der Station St. Georgen im Kostenbetrage von 6200 fl., an Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltuugs-Inspectorat), sowie für Gstatterboden bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Hieflau und für St. Georgen bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Judenburg während der Amtsstunden vom 25. April l. J. an, zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 5. Mai 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmendeu Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im April 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Scala m. p.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Die XXXIV. (ordentliche) Generalversammlung

der **Actionäre** findet am 29. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr, in **Wien**, im Bureau der Gesellschaft, I, Elisabethstrasse Nr. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in **Wien** bei der Centralcassa der Böhm. Westbahn, I., Elisabethstrasse 9,
in **Prag** bei der Betriebshauptcassa und
bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in **Frankfurt a. M.** bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne, und
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,

und zwar in Wien bis zum 15. Mai l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 14. Mai l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 27. April 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung.

Lieferung von Drucksorten.

Die Lieferung der in den Amtsbezirken der **k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pilsen, Prag, Triest** und der **k. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg** erforderlichen **Manipulations-Drucksorten, Kundmachungen** und **Contextarbeiten** sammt **Papier** und **Buchbinderarbeiten** werden, **für jeden der vorgenannten Amtsbezirke getrennt,** im öffentlichen Offertwege an geeignete Unternehmer, welche sich über die Ausführung derartiger grösserer Lieferungen auszuweisen vermögen, auf die Dauer der Jahre 1895, 1896, 1897 mit der Massgabe vergeben, dass die betreffenden Lieferungsverträge für den Fall, als selbe nicht bis zum Abschlusse des dritten Solarquartales des letzten Vertragsjahres von der einen oder der anderen Seite gekündigt werden, als stillschweigend auf je Ein weiteres Jahr verlängert zu gelten haben.

Die bezüglichen allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie der Formularien der Preistabellen können beim Oekonomate der gefertigten k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien im Administrationsgebäude am Westbahnhofe oder auch in den Bureaux der oben genannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen eingesehen und behoben werden, wie auch von denselben alle etwa wünschenswerthen Auskünfte über den Umfang und Inhalt des der ausgeschriebenen Lieferung zu Grunde liegenden Bedarfes, sowie über die Modalitäten der zugleich mit derselben zu übernehmenden Verpflichtung zur Versendung und Vorrathshaltung der Drucksorten ertheilt werden.

Die auf die Uebernahme dieser Lieferungen Reflectirenden werden insbesonders darauf aufmerksam gemacht, dass der Versandt der Drucksorten directe an die einzelnen Dienststellen durch die für den betreffenden Betriebs-Directionsbezirk die Lieferung erstehende Druckerei zu bewerkstelligen ist und die letztere daher entsprechende, in den Lieferungsbedingnissen näher bezeichnete Vorräthe, für welche keine besondere Vergütung geleistet wird, zu halten hat.

Die gesiegelten Offerte sammt ausgefüllten Preistabellen, welche pro Bogen mit 50 Kreuzer gestempelt, sowie mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Drucksorten" versehen sein und die Erklärung enthalten müssen, dass dem Offerenten die der Offertverhandlung zu Grunde liegenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, welche er eingesehen hat, vollkommen bekannt sind, dass er sein Offert auf selbe basirt hat und dass er für den Fall der Lieferungszuerkennung sich diesen von ihm sohin als Ersteher zu unterfertigenden Bedingnissen vollständig unterwirft, sind bis längstens **31. Mai 1894, 12 Uhr Mittags,** bei denjenigen der oben genannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, auf deren Drucksortenbedarf die betreffenden Offerte sich beziehen, einzureichen, und ist gleichzeitig bei Einsendung des Offertes bei der bezüglichen Betriebs-Directionscasse ein Vadium von zweihundert Gulden im Sinne des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen zu erlegen.

Die Verlautbarung der gegenwärtigen Kundmachung erfolgt für die einzelnen oben genannten Amtsbezirke auch in den Amtsblättern der betreffenden Provinzen, bezw. Bezirke und wird ausdrücklich bemerkt, dass es den Reflectanten unbenommen bleibt, auch zugleich für den Drucksortenbedarf mehrerer der obgenannten Bezirke in Bewerbung zu treten.

Schliesslich wird beigefügt, dass es dem Offerenten freisteht, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche bei jeder der oben genannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines stattfindet, beizuwohnen.

Wien, im April 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

PRAG II., Ferdinandstr. 4.
WIEN I., Lobkowitzplatz 1.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche **Kachelöfen.**
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft
Königshof a. d. Böhm. Westbahn.
Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**
offerirt
CEMENT
in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**
Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.
Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:
Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6
Telephon Nr. 7664. (414)

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
WIEN und **OFFENBACH** a/M.
Simmering. Rohrmühle.
Errichtet 1837.
Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.
Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (397)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen. (396)
Patronen und Geschosse.

Specialfabriken
für
PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling
kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. Wien, 1. Mai 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 16. April 1894, Z. 19.210, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehre durch einen lichten Farbenton.

Mit dem h. a. Erlasse vom 22. Februar d. J., Z. 9089, betreffend das Ergebniss der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement, wurde die geehrte Verwaltung unter Anderem auch eingeladen, sich darüber auszusprechen, ob die Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehre durch einen lichten Farbenton thatsächlich solche Vortheile für die Manipulation darbiete, dass eine etwa aus diesem Anlasse eintretende Preiserhöhung der Frachtbriefe sich rechtfertigen liesse. Im Nachhange zu diesem Erlasse wird der geehrten Verwaltung nunmehr mitgetheilt, dass nach einem hierüber eingeholten Berichte der k. k. Hof- und Staatsdruckerei die Annahme eines lichten Farbentons für das Frachtbrief-Papier etwa nach beiliegendem Farbenmuster unter Beibehaltung der bisherigen Qualität eine Erhöhung des Verkaufspreises dieser Frachtbriefe um 15 kr. für 1000 Stück zur Folge haben würde.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, bei Berathung des Gegenstandes in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz hierauf Bedacht zu nehmen.

Wien, am 16. April 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prerau nach Bistritz am Hostein.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prerau nach Bistritz am Hostein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. April 1894.

Z. 8717.

Erneuerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gojau der Localbahn Budweis-Salnau zu der Papier- und Cellulosefabrik in Pötschmühle bei Wettern.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Firma „Ignaz Spiro & Söhne, Böhm.-Krumauer Maschinen-Papierfabriken“ in Böhm.-Krumau mit dem Erlasse vom 25. August 1892, Z. 35.842 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 8. September 1892), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gojau der Localbahn Budweis-Salnau zu der Papier- und Cellulosefabrik in Pötschmühle bei Wettern dieser Firma neuerlich auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. April 1894.

Z. 17.361.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 26. April 1894, Z. 22.077, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Laut einer Mittheilung des Reichs-Eisenbahnamtes vom 12. April 1894 an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen Deutschlands unter

„A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung"

wie folgt zu ergänzen und abzuändern:

1. Als 61a ist nachzutragen:
   Rhein—Ettenheimmünsterer Localbahn.
2. Die unter Nr. 46, 50 und 56 aufgeführten Eisenbahnen: Mecklenburgische Südbahn (Parchim—Neubrandenburg), Neustrelitz—Warnemünder Eisenbahn und Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn sind zu streichen, nachdem dieselben in die Verwaltung der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (A. I. Nr. 10 der Liste) übergegangen sind.
3. Die unter Nr. 14a[1] und 51 aufgeführten Eisenbahnen: Blankensee—Woldegk—Strassburg und Neustrelitz—Wesenberg—Mirow sind zu streichen. Dafür ist als
   Nr. 46 die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn,
   unter welcher Bezeichnung diese Bahnen zu einem Unternehmen vereinigt sind, einzutragen.

Die vorstehend unter 1 bezeichnete Eisenbahn wird von dem Vorstande der Localbahn Rhein—Ettenheimmünster in Freiburg i. B., die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn von der Direction dieser Bahn in Wesenberg betrieben.

Gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens hat das Centralamt die Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. April 1894 zur Kenntniss der betheiligten Staaten gebracht.

Der Eintritt der neu aufgenommenen Rhein—Ettenheimmünsterer Localbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt gemäss dem zweiten Absatz des Art. 58 einen Monat nach dem Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 26. April 1894.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 26. April 1894, Z. 22.078, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Italien.

Das General-Inspectorat der Eisenbahnen des Königreiches Italien hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass seit dem 1. Jänner 1894 über die Meerenge von Messina der directe Verkehr für Güter, Reisende und Gepäck organisirt worden ist, mit der Beschränkung, dass zur Zeit und so lange nicht die in Aussicht genommenen Special-Dampfschiffe (Ferry-Boats) in Dienst gestellt seien, die Wagenladungsgüter noch umgeladen werden müssen. Gemäss Vereinbarung mit den Sicilianischen Eisenbahnen, welche den Dienst über die Meerenge besorgen, sei diese als eine Theilstrecke des Sicilianischen Bahnnetzes zu betrachten. — Damit seien die Hindernisse behoben, welche der Aufnahme der Seestrecke in das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 bisher entgegenstanden, dessen Bestimmungen von nun an auch auf die betreffenden Transporte angewendet werden sollen.

In der Liste der Eisenbahnen sei daher unter:

Italien.

A. Von Italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken,

Ziffer 3 (umfassend sämmtliche von der Gesellschaft des sicilianischen Netzes betriebenen Linien) beizufügen: „einschliesslich der Strecke über die Meerenge von Messina".

Das Centralamt hat die Liste demgemäss ergänzt und im Sinne des Art. 58 des genannten Uebereinkommens den übrigen betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben vom 21. April 1894 davon Kenntniss gegeben, mit dem Beifügen, dass laut des zweiten Absatzes des Art 58 der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst einen Monat vom Datum des bezogenen Circularschreibens stattfindet.

Wien, am 26. April 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die autonomen Behörden sind nicht berufen, einer Eisenbahnunternehmung die Verpflichtung zur Bestreitung der Kosten für an Bezirksstrassen vorgenommene Herstellungen auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes aufzutragen.

Der böhmische Landesausschuss hatte mit der Entscheidung vom 16. September 1891, Nr. 41.261, die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft verpflichtet, zu den Kosten der Bauanlagen, welche anlässlich der Ausgestaltung des Manisch-Schasslowitzer Gemeindeweges zu einer Bezirksstrasse an der von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn mittels des Viaductes bei km 50 in Schasslowitz übersetzten Stelle der gedachten Strasse zur Ausführung gebracht wurden, den Betrag von 83 fl. 41½ kr. beizutragen. — Diese Entscheidung wurde auf den § 10, lit. c, des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, gestützt.

Die Eisenbahngesellschaft führte dagegen Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshof, welcher die angefochtene Entscheidung als gesetzwidrig aufhob.

Hiebei ging der Verwaltungsgerichtshof von folgenden Erwägungen aus:

Nach den Landesgesetzen für Böhmen vom 12. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 46, §§ 7 und 8, dann vom 31. Mai 1866, §§ 1 und 22, hat der Bezirksausschuss für die Errichtung und Erhaltung der Bezirksstrassen zu sorgen. — Im gegebenen Falle handelt es sich nun allerdings um Bauanlagen, welche an einer Bezirksstrasse ausgeführt wurden; allein da die Bedeckung der Kosten dieser Anlagen vom Bezirksausschusse von der Eisenbahn, und zwar auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, angefordert wird, entsteht vor Allem die Frage, ob die autonomen Behörden berufen waren, der Eisenbahn nach dem bezogenen Concessionsgesetze die Verpflichtung zur Bestreitung der Kosten für an Bezirksstrassen vorgenommene Herstellungen aufzuerlegen. Der Verwaltungsgerichtshof glaubte diese Frage verneinen zu müssen und war des Erachtens, dass im Hinblicke auf den § 13 des Concessionsgesetzes, wonach die auf die Vollziehung desselben bezughabenden Angelegenheiten ausschliesslich den administrativen Behörden zugewiesen sind, sowie in Rücksicht auf die §§ 2, 6 und 10 dieses Gesetzes und die §§ 4, 15, 16, 17 Absatz 4 und 19 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, wonach für Eisenbahnen die besondere Bestimmung getroffen ist, dass dieselben als ein Ganzes aufzufassen sind und daher die Entscheidung über die Vornahme von Anlagen und Bauführungen der Eisenbahn mit Ausschluss jedes Instanzenzuges durch das Handelsministerium zu erfolgen hat, auch im concreten Falle über die eventuelle Verpflichtung der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn nicht der Bezirks- resp. Landesausschuss, sondern das k. k. Handelsministerium zu entscheiden hatte.

Bei dieser Sachlage musste die angefochtene Entscheidung wegen Incompetenz der autonomen Organe nach der Vorschrift des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, aufgehoben werden.

[Erkenntniss vom 17. Februar 1893, Z. 614.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz. (Allerhöchste Concessionsertheilung.) Unterm 20. April wurde dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, Commercialrath und mährisch-schlesischer Landesadvocat, im Vereine mit dem Gutsbesitzer und Fabrikanten Victor Ritter von Bauer die erbetene Ah. Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz ertheilt. Die projectirte circa 6·8 km lange Localbahn soll von der Station Auspitz am östlichen Ende abzweigen, den Kreuzberg umfahren und im Südosten der Stadt Auspitz endigen. Die bisherige Entwicklung von Handel und Gewerbe in dieser Stadt lassen die Herstellung einer solchen Eisenbahnverbindung als im höchsten Grade wünschenswerth erscheinen. Die effectiven Kosten für die Anlage und Ausrüstung der projectirten Localbahn sind einschliesslich der Kosten des Fahrparkes mit 37.000 fl., der Intercalarzinsen mit 4460 fl. und eines effectiven Reservefondes von 3200 fl. mit 230.000 fl. veranschlagt. Die Beschaffung dieser effectiven Kosten erfolgt zunächst aus eigenen Mitteln der Concessionäre. Die Bauzeit dieser Localbahn ist mit einem Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung gerechnet, festgesetzt, die Dauer der Concession auf 90 Jahre, und ist das staatliche Heimfalls- und Einlösungsrecht unter den üblichen Bedingungen vorbehalten. [H.-M.-Z. 65.519 ex 1893.]

Projectirte Localbahnlinien von Heřmanměstetz über Chrudim, Hrochowteinitz, Morawan, Holitz, Chwojno nach Tynischt, sowie von Hrochowteinitz nach Chrast und von Prachowitz nach Zawratetz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k Handelsministerium hat unterm 5. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von Dr. Johann Figar, Advocat und Bezirksobmann in Chrudim, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für die normalspurigen Localbahnlinien:

I. von der Station Heřmanměstetz der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Chrudim, Hrochowteinitz, Morawan, Holitz, Chwojno nach Tyniscbt;

II. von der Projectsstation Hrochowteinitz nach Chrast zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Strecke Deutschbrod—Rossitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und

III. von der Station Prachowitz der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol zur Station Zawratetz der Localbahn Caslau-Zawratetz

im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten und bestimmte Anträge über die Fragen des Anschlusses in Heřmanměstetz, Chrudim, Chrast, Zawratetz-Třemošnitz und Prochowitz, ferner über die Frage der Einbeziehung der Stadt Daschitz in die geplante Bahnverbindung, endlich über die Frage der Mitbenützung des currenten Geleises der Strecke Chotzen—Braunau zu stellen.

[H.-M.-Z. 8820.]

Projectirte normalspurige Schleppbahn von Mitterndorf nach Veitsch. (Trassengenehmigung.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 11. October 1893 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Mitterndorf der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Veitsch hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der genannten Bahn nach Massgabe der Commissionsanträge zu genehmigen befunden.

[12. März, Z. 59.952 ex 1893.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Unterfahrung der zum Erdberger Gaswerk führenden Schleppbahn durch die Gasleitung.) In km 1·7/8 wurde zur Unterfahrung der zum Erdberger Gaswerk führenden Schleppbahn zum Zwecke der Herstellung der Gasleitung im Hause III., Erdbergerlände Nr. 26, durch die Gasbeleuchtungs-Anstalt der Imperial-Continental-Gas-Association in Wien die Bewilligung ertheilt. [4. April, Z. 13.128.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Herstellungen in der Station Weltrus.) Das Project für die in der Station Weltrus auszuführende Herstellung einer Sicherungsanlage und eines Sturzgeleises, dann für die Errichtung von zwei Stellwerks-

hütten und Anlage einer telephonischen Verbindung der beiden Stellwerke mit dem Stationsbureau wurde zur Ausführung genehmigt. [3. April, Z. 13.129.]

— (Verladegeleise-Anlage bei Libšic.) In Kilometer 429·8/9 nächst der Station Libšic wird ein aus dem linksseitigen currenten Geleise der Strecke Prag—Bodenbach abzweigendes, circa 420 m langes Verladegeleise nebst einem circa 300 m langen Nebengeleise für Zwecke der Thonwaaren- und Ziegelfabrik der Firma Dwořak & Fischer hergestellt. [5. April, Z. 13.366.]

— (Uebergangssteg in Adamsthal.) In der Station Adamsthal wird aus Sicherheitsrücksichten in der Nähe des Aufnahmsgebäudes ein Uebergangssteg (mit zwei Oeffnungen von je 15 m und 24 m Stützweite und mit einer Breite von 2·5 m) sammt einer Stiege über die Böschung hergestellt. [28. März, Z. 16.079.]

— (Betoucanal in Aussig.) Für Zwecke der Stadtgemeinde Aussig wird ein 0·50 m weiter Betoncanal zur Ableitung von Abfallwässern durch die erste Oeffnung des in Kilometer 517·2/3 bestehenden Bahnviaductes durchgeführt. [31. März, Z. 7425.]

— (Linie Wien—Marchegg: Geleiseunterfahrung.) Die Unterfahrung des Verbindungsgeleises zwischen der Strecke Wien—Stadlau und dem Donauufer-Bahnhofe, als auch der über den letzteren führenden Quaibrücke mittelst eines Stranges der Hochquellenleitung wurde genehmigt. [27. März, Z. 14.522.]

Brünner Localbahn. (Einbeziehung von Schleppbahnen in das Bahnnetz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. Jänner durchgeführten politischeu Begehung wurde dem Project, welches die Einbeziehung der Maschinenfabrik von Brand & Lhullier und der Malzfabrik von F. Morgenstern & Sohn in Brünn in das Bahnnetz der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft mittelst eines aus der Schleppbahn zur Email-, Eisen-, Blech- und Metallwaarenfabrik der Brüder Bartelmus abzweigenden, durch die Lössel-, Ziegler- und Reicheltgasse zu den genannten Etablissements führenden Schleppgeleises bezweckt, die Genehmigung ertheilt. [6. April, Z. 4047.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Abänderung der Bestimmungen über das Nachfolgen der Züge.) Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die Instruction über den Verkehr der Züge bisher die Bestimmung enthalten, dass in dem Falle, als der vorausgehende Zug eiu Personen-, gemischter oder Lastzug und der nachfolgende ein Schnellzug oder ein anderer mit gleicher oder grösserer Geschwindigkeit verkehrender Zug, z. B. ein Separat-Hofzug, Separat-Personenzug, Maschinenzug für eine Probefahrt etc. ist, die Expedition eines solchen nachfahrenden Zuges nicht nur im Zeitiutervalle, sondern auch im Stationsintervalle zu geschehen habe. Um nun eine raschere Abwicklung des Güterzugsverkehres zu ermöglichen, hat die Verwaltung obiger Eisenbahn die eben angeführte Bestimmung aufgelassen, dagegen Folgendes angeordnet: Wenn ein Schnell- oder Personenzug einem Zuge in einer Station vorfahreu soll, in welcher der Schnell- oder Personenzug keinen oder nur einen bedingten Aufenthalt hat, so ist das bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit mindestens 10 Minuten festgesetzte Ankunftsintervalle nur dann anzuwenden, wenn der vorausfahrende Zug ein Personenzug ist. Jeder andere Zug muss dagegen mindestens 15 Minuten vor dem nachfolgenden Schnell- oder Personenzuge, der in der Station keinen oder nur einen bedingten Aufenthalt hat, in der Vorfahrstation eintreffen. Bei dichtem Nebel und sonst gestörter Fernsicht sind nicht nur die Ankunftsiutervalle von 10, bezw. 15 Minuten genau einzubalten, sondern es sind überdies vor Schnell- und Personenzügen die Gütereilzüge und Güterzüge im Stationsintervalle zu expediren. Diese Bestimmungen wurden von der k. k. General-Inspection genehmigt. [14. April, G.-I.-Z. 6285.]

— (Auflassung der optischeu Signalisirung in der Strecke Salm—Dombrau und auf dem Orlauer Flügel der Montanbahn.) Mit 1. Mai wird die optische Signalisirung mittelst Korbballons bei Tag und mittelst der grossen Wächter-Signallaternen bei Dunkelheit in der eingeleisigen Hauptstrecke Salm—Michalkowitz—Poremba—Dombrau und auf dem Orlauer Flügel der Ostrauer Montanbahn aufgelassen. [G.-I.-Z. 7253.]

Kremsthalbahn. (Anschaffung von vier Personenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe eingereichten Typenpläne für zwei Stück Personenwagen III. Classe und zwei Stück Personenwagen II./III. Classe, sämmtlich mit Bremsen, welche bei der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering in Bestellung gebracht wurden, genehmigt. [Z. 20.054.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. März die Haltestelle Triebelwitz zwischen den Stationen Neuhof und Brecbelshof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher nur dem Wagenladuugsverkehre diente, auch für den Personen- und Gepäcksverkebr; die Haltestelle Grifte an der Strecke Guntershausen—Gensungen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personenverkehre und dem Frachtgutverkehre in Wagenladungen diente, auch für den Frachtstückgutverkehr; ferner der Haltepunkt Schuby zwischen den Stationen Schleswig Fr. und Jübeck im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach diesem Haltepunkt abgefertigt.

b) In Bayern: Am 1. März die Haltestelle Aufhausen an der Linie Schwaben—Erding der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte von höchstens 250 kg, sowie für Einzelsendungen von Kleinvieh.

c) In Württemberg: Am 7. März der Haltepunkt Zollhaus (bei Schwenningen) zwischen den Stationen Schwenningen und Marbach bei Villingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

Italien. (Localbahn Neapel-Pompei.) Aus den Gemeinden von Barra, S. Giorgio à Cremano, Resina, Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Boscoreale und der Provinz Neapel ist ein Consortium erstanden, welches den Bau einer Localbahn zwischen Neapel und Pompei, und zwar nach einem vom Ingenieur Rocco aufgestellten Projecte beabsichtigt. Die neue Linie würde von der Linie Neapel—S. Giovanni—Ottaiano abzweigen und über S. Giorgio, Cremano, Bellavista di Portici, Pugliano di Resina und Capuccini di Torre del Greco nach Pompei führen. Die Kosten sind auf 330.000 Lire veranschlagt.

— (Localbahn Locarno—Domodossola.) Eine Gruppe von Interessenten hat sich um die Concession für diese Verbindungslinie zwischen der Sct. Gotthard- und Simplonbahn beworben.

— (Verbindungslinie zwischen der Haltestelle Fiumelatte und dem Comer-See.) Die General-Direction der Italienischen Südbahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eiue Drahtseilbahn von der Haltestelle Fiumelatte der Eisenbahn Lecco-Colico und dem Comer-See vorgelegt. Die Steigung der Linie beträgt 37 Percent, die Länge 715 m. Die Wagen werden drei Abtheilungen mit einer Plattform haben und 40 Personen fassen. Eine Brücke von der Station bis zum Landungsplatze wird das directe Umsteigen auf die Schiffe ermöglichen. Die Kosten sind auf 140.000 Lire veranschlagt.

— (Eisenbahn Cuneo—Ventimiglia.) Durch einen Einsturz am Süd-Eingange und einen bedeutenden Wassererguss am Nord-Eingange des grossen, auf der Strecke Limone—Vicole befindlichen Tenda-Tunnel sind der Ausführung desselbeu bedenkliche Hindernisse entgegengetreten. Dieselben scheinen ihre Ursache in der Bohrung des Tunnels unterhalb der Bette zweier Flüsse, Roja und Vermeuagna, zu haben. Die vom Ministeriuu abgeordneten Sachverständigen habeu mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen; indessen haben 1200 Arbeiter deu Bau wieder aufgenommen.

— (Eisenbahn Cava de Tirrenni—Sorrento.) Nach dem für diese Linie aufgestellten Projecte werden von derselben die Ortschaften Trinita di Cava, Tramonti, Majori, Minori, Atrani, Ravello, Amalfi, Prajano, Positono und andere Punkte der Küste von Amalfi berührt. Die Linie beginnt in Cava de Tirrenni in nächster Nähe des Bahnhofes der Linie Neapel—Balerno und wird als Zahnradbahn nach Possigno, S. Arcangelo,

Trinita und Corpo di Cava absteigen. Sie führt sohin durch einen Tunnel in das Tramonti-Thal, an den Ceremenna-Hügeln vorbei und endigt westlich von Sorrento. Von Vettica Minore soll eine Zweiglinie, Zahnrad- oder Drahtseilbahn nach dem herrlichen Agerola gebaut werden.

— (Linie Bari — Locorotondo.) Der Proviuzial-Ausschuss von Bari hat das Project für diese Linie genehmigt. Die Firma Armstrong in London hat die Beschaffung des Anlagecapitals von 10,000.000 Lire übernommen.

— (Eröffnung der Strecke Roccaravindola—Isernia der Linie Caianello-Vairano—Isernia.) Die Mittelmeerbahn hat am 21. März die Strecke Roccaravindola—Isernia der Linie Caiauello—Vairano—Isernia dem öffentlichen Verkehre übergeben. Nach Uebersetzung des Wildbaches Ravindola entwickelt sich die Strecke im Volturno-Thale und durchschneidet die Thäler Cavaliere, Lorda, Selva, Longano, Colle Papa, Rava Cupa, Locito nnd S. Spirito, um endlich auf dem Plateau von Isernia zu der Station gleichen Namens zu gelangen. Der Minimal-Curven-Radius beträgt 300 m. Die Strecke zählt vier Stationen: S. Trinita, Longano, Campacchione und Riccioni, ferner nenn Brücken, und zwar über die Flüsse Ravindola, Voltnrno, Lorda, Selva, Longano, Papa, Rava Cupa, Locito und S. Spirito nnd zwei Brücken über die Gräben S. Trinita und Riccioni. Die Strecke Roccaravindola—Isernia untersteht rücksichtlich des Betriebes dem Ober-Inspectorate Rom, rücksichtlich der staatlichen Anfsicht der Jurisdiction des Kreises von Neapel.

— (Sardische Eisenbahnen.) Aus dem Geschäftsberichte der Banca Generale di Torino, welcher der am 20. März stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der sardischen Eisenbahnen unterbreitet worden ist, entnehmen wir Nachstehendes über den Betrieb der genannten Eisenbahnen: Von den concessionirten Linien in der Gesammtlänge von 600 km, für welche der Gesellschaft eine jährliche Staats-Subvention von 9950 L. pro Kilometer zugestanden worden war, waren am 31. December v. J. 356·682 km im Betriebe und gelangt der Rest in der nächsten Zeit ebenfalls zur Eröffnung. Mit Gewissheit lässt sich annehmen, dass die Gesellschaft mit den bereits emittirten vier Serien von Obligationen in der Lage sein wird, die Baukosten nahezu vollständig zu decken. Die Annuität von 3,606.827·20 Lire garantirt die Zahlung der Interessen, der Steuern und der Amortisation während der bis 20. Juni 1976 dauernden Concessionsperiode. Ueberdies erübrigt der Gesellschaft noch die auf Grund der im Betriebe stehenden und nächstens in Betrieb gelangenden Linien aushaftende Staatssubvention von 5,936.477·45 Lire nnd ein disponibler Ueberschuss von jährlich 2,329.650·25 Lire. Mit diesem Ueberschnss müssen die allgemeinen Auslagen, Abgaben und Verluste gedeckt werden.

Nordamerika. (Eisenbahnwesen.) Nach dem jüngst erschienenen fünften Jahresberichte der nordamerikanischen Commission für den zwischenstaatlichen Handel für das mit Juni 1893 abgelaufene Rechnungsjahr beträgt die Länge aller Bahnen in den Vereinigten Staaten 171.563 engl. Meilen oder 276.045 km. Der Zuwachs beträgt für dieses Jahr 3160 Meilen, welcher Zuwachs sich geringer als seit einer Reihe von Jahren darstellt. Die Gesammtzahl der Eisenbahnen betrug 1892 um 37 mehr als im Vorjahre. Es haben 899 Eisenbahnen unabhängige Betriebsberichte geliefert nnd sind 712 selbstständig betriebene Bahngesellschaften vorhanden. Von der gesammten Bahnlänge entfallen 99.231 Meilen oder 57·8 Percent auf 43 Bahngesellschaften, deren jede ein Netz von mehr als 1000 englische Meilen Länge besitzt, also auf die grossen Gesellschaften. Die Gesammtzahl der in Betrieb stehenden Locomotiven betrug 33.136; hievon sind 8818 Personenzugsmaschinen, 17.559 Güterzugsmaschinen, 4355 Verschub- und 2374 Locomotiven nicht näher beschriebener Verwendung. Im Berichtsjahre sind 130 Personenzugs- und 680 Güterzugs-Locomotiven hinzugewachsen. Der Gesammtstand der Lastwagen im Besitze der Bahnen betrug 1,215.092; hiezu kommen noch 145.339 Leihwagen. In dieser Ziffer sind die Privaten und Privatgesellschaften gehörigen Wagen nicht inbegriffen. Im Durchschnitte entfallen auf je 100 englische Meilen = 190·9 km 20 Locomotiven, 18 Personenwagen nnd 708 Lastwagen. Auf je 1 Million Tonnen beförderter Güter entfielen 1627 Lastwagen. Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden betrug im Rechenschaftsjahre für alle Bahnen 560,958.211. Es wurden hiebei 13.362,898.299 Personenmeilen und 317,538.883 Personenzugsmeilen geleistet. (Das Wort „Personenmeile“ ist so zu verstehen, dass die von jeder einzelnen Person zurückgelegten Meilen summirt wurden. Wenn z. B. 100 Personen 10 Meilen weit fahren, so ergibt das 1000 Personenmeilen.) Im Durchschnitte wurde 1 Reisender anf 23·82 Meilen (38·3 km) befördert und betrug die Durchschnittszahl der Reisenden pro Personenzugsmeile 42. Im genannten Jahre wurden weiters 706.555.471 Tonnen Güter befördert und 88.241,050.225 Tonnenmeilen geleistet. Die durchschnittliche Beförderung einer Tonne Fracht war sohin 124·89 Meilen oder 200·9 km und wurden per Güterzugsmeile 181·71 t befördert. Die Bruttoeinnahmen aus dem Betriebe der Bahnen stellten sich im Rechenschaftsjahre auf 1.171,407.343 Dollars, während die Betriebsausgaben 780,997.996 Dollars betrugen. Sohin resultirt eine Reineinnahme aus dem Betriebe von 390,409.347 Dollars. Durch den Hinzutritt anderer Einnahmen erhöhten sich die Reineinnahmen auf 390,409.347 Dollars (rund 1331 Millionen Gulden). Die fixen Capitalslasten betrugen 416,404.938 Dollars, wodurch 115,965.191 Dollars für Dividenden verblieben. Es wurden jedoch nur 97,614.746 Dollars zu Dividendenzahlungen verwendet und 4,314,390 Dollars für andere Leistungen, daher ein Rest von 14,036.056 Dollars verfügbar verblieb. Der Bericht enthält nur eingehendere Daten betreffs 162.397 Meilen Bahnen, welche einem Anlagecapitale von 10.226,748.134 Dollars entsprechen. Hievon entfallen 4.633,108.763 Dollars auf Actiencapital und 5.053,038.050 Dollars auf Obligationen. Der Zuwachs im Actiencapital der Bahnen betrug für dieses Jahr 297,373.119 Dollars. Mit Rücksicht auf den geringen Läugenzuwachs der Bahnen muss betont werden, dass die Capitalserhöhungen hauptsächlish in finanziellen Massregeln (Convertirungen, Zusammenlegungen von Capitalien etc.) ihren Grund fanden. Vom Actiencapitale erhielten 2.807,403.326 Dollars oder 60·6 pCt. des Gesammtbetrages der Actien keine Dividende. Vom Obligationcapitale erhielten 777,719.420 Dollars oder 15·56 pCt. des Gesammtbetrages keine Interessen. Die Gesammtzahl der Bahnbediensteten betrug im Geschäftsjahre 821.415; auf 79 Einwohner entfällt ein Bahnbediensteter.

[„Verkehrs-Zeitung.“]

Schiffahrt.

Fiumaner Seehafen. (Export von Cerealien, Mehl, Zucker und Pflaumen im I. Quartal 1894.) Dem vergleichenden statistischen Ausweise über den transmarinen Export des Fiumaner Hafens zufolge betrug die Gesammtverladung von Cerealien, Mahlprodncten, Pflaumen nnd Zucker, an welcher die Schiffe der „Adria“, kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, mit einer namhaften Ziffer participirten, im Vergleiche zum Vorjahre:

	1894 in Metercentnern	1893 in Metercentnern
an Mehl	248.306	184.980
wovon		
nach Grossbritannien	152.894	134.560
„ Frankreich	75.996	29.220
„ Italien	940	1.380
„ Holland-Belgien	—	500
„ Tunis	410	130
„ Brasilien	16.973	18.150
an Gerste	83.455	103.530
nach Grossbritannien	32.729	65.890
„ Holland-Belgien	40.627	33.120
„ Italien	498	3.950
„ Nordamerika	9.094	13.450
an Fisolen	52.418	144.170
nach Grossbritannien	5390	3.730
„ Italien	9.534	15.750
„ Holland	4.504	4.070
„ Nordamerika	12.926	113.480
„ Frankreich	15.876	2.530
„ Spanien	1.628	4.090
„ Algier	600	800
an Pflaumen	6.274	11.880
nach Nordamerika	301	10.470
„ Holland-Belgien	4.159	620
„ Italien	201	795
an Zucker	66.157	82.520
nach Italien	64.182	71.380
„ Grossbritannien	900	9.500
„ Malta nnd Tunis	1.075	1.630

Es zeigt sich somit nur bei Mehl ein Mehrexport (nach Frankreich und Grossbritannien); dagegen blieben die Verfrachtungsquantitäten an Gerste, Fisolen, Pflaumen und Zucker gegenüber dem I. Quartal 1893 namhaft zurück.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Helios“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1203 Tonnen Gehalt ist am 5. April mit 214 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 60 Colli Mineralwasser, 3 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Holzmöbel; nach Bahia 50 Colli Stahl, 1200 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 135 Colli Stahl, 5 Colli Baumwollwaaren, 645 Colli Bohnen, 17 Colli Holzmöbel, 6 Colli Holz für Musikinstrumente, 155 Colli Maraschino, 62 Colli Pfeffer, 2 Colli Tabak, 1 Collo Tabak und Cigarretten; nach Santos 250 Colli Bohnen, 4 Colli Holzmöbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt fl. 35.326 österr. Währ.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. April bis zum 6. Mai.)

Adriatischer Dienst.

1. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
2. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche“, Capitän G. Damlanovich. nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.
3. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Bojanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
5. „ um 12 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Snssanich, nach Venedig.
6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Puciscbie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

1. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe“, Capitän G. Morovich, nach Smyrna, mit Berührnng von S. Giov. di Medna, Dnrazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns nnd Khios. Ferner nach Cesmè, Vatby nnd Rhodus.
2. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno“, Capitän G. Verona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapezunt, Batnm, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas nnd Kustendjè.
4. „ zn Mittag: Dampfer „Enterpe“, Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffnng auf fremde Dampfer in Alexandrien.
5. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Deperis, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus nnd Dardanellen. Anschluss in Piräns nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Batnm, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas nnd Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, zn Mittag: Dampfer „Imperator“, Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührnng von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschlnss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.
21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“, Capitän ....., nach Indien, China nnd Japan, mit Berührnng von Finme, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.
„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffung anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Mai, Dampfer „Medusa“, Capitän ....., nach Santos, mit Berührung von Finme, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Mai 1894.) Im Monate Mai werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Mai
Fiume	Syracns, Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	3
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna, Nizza, Marseille	„Adria“	6
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Maurizio, Genna, Marseille	„Jókai“	7
Fiume	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Porto Maurizio, Nizza, Marseille	„Arpád“	13
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna[2]), Marseille	„Marguerite“	14
„	Syracns, Malta[1]), Syracus, Catania, Messina, Bari. Triest	„Carola“	17
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna, Nizza, Marseille	„Szápáry“	20
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna, Marseille	„Tisza“	21
Fiume, Triest	Barcelona[5])	„Szent László“	25
„ „	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua[2]), Porto Manrizio, Nizza, Marseille	„Buda“	27
„ „	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genua.[2]) Marseille	„Tibor“	28
„ „	Syracns, Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	31
Fiume	Liverpool	„Atbenian“	1—10
„	Hull, Newcastle o/T	„Mourino“	1—10
„	New-York	„Scotia“ (Ancbor Line)	1—10
„	London	„Mátyás Király“	5—15
„	Hamburg	„Hermann“	5—15
„	Rotterdam, Antwerpen	„Kálman Király“	10—20
„	Ronen	„Matlekovits“	15—25
„	Dnnkerqne		15—25
„	Liverpool	„Tarifa“ (Cnnard L.)	15—25
„	Gibraltar[3]), London	„Winestead“	15—25
„	Algier[4]), Glasgow	„Zichy“	21—31
„	New-York	„Victoria“ (Anchor Line)	21—31
„	Bordeaux	„Nagy Lajos“	25/V—5/VI
„	Liverpool	„Trinidad“ (Cnnard L.)	25/V—5/VI
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Margnerite“	1
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Szápáry“	5
Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	7
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tisza“	8
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Buda“	12
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Tibor“	15
Marseille, Genna, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria“	19
Malta, Syracns, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	21
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai“	22
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Arpád“	26
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Marguerite“	29
Liverpool	Finme, Triest	„Trinidad“ (Cunard Line)	1—10
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Stefánia“	5—15
Hnll, Newcastle o/T.	„ „	„Palermo“	10—20
Rouen	„ „	„Andrássy“	10—20
Liverpool	„ „	„Alsatian“	10—20
Glasgow	„ „	„Baross“	21—31
Bordeaux	„ „	„Báthori“	21—31
London	„ „	„Wm. Bailey“	21—31
Rouen	„ „	„Széchényi“	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Palmyra“ (Cnnard Line)	21—31

[1]) Directe Fahrkarten und Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tnnis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa nnd den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Directe Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffnng in Genna nach Montevideo, Buenos-Ayres nnd Rosario.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier oder Gibraltar angemeldet wnrden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[4]) Bedingnngsweise Berührnng.

[5]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventnell Cadix, anlanfen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertbeilen: **S. & W. Hoffmann, Wien**, I., Zelinkagasse 2. — **Budapest**, Franz Josef-Platz 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2.

Aenderung des Einführungs-Termines.

Die in Nr. 8 vom 20. Jänner 1894 auf Seite 177, bezw. in Nr. 23 vom 27. Februar 1894, Seite 429, dieses Blattes verlautbarten, vorstehend bezeichneten Tarife treten nicht am 1. Mai l. J., sondern, wie folgt, in Wirksamkeit:

a) Tarif-Theil IV, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz im Verkehre mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie) mit 1. Juni 1894;
b) Tarif-Theil IV, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit 1. Juli 1894.

Gleichzeitig mit diesen Ausnahmetarifen werden Anhänge zu denselben, enthaltend Cursdifferenzen, eingeführt.

Die gegenwärtig giltigen correspondirenden Ausnahmetarife, deren Aufhebung zum 1. Mai l. J. veröffentlicht wurde, bleiben bis zu den vorerwähnten Terminen (1. Juni, bezw. 1. Juli 1894) noch in Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind zum Preise von je 1 Krone = 1 Francs, Exemplare der Anhänge zum Preise von je 10 Hellern = 10 Centimes bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, den 25. April 1894. [333]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Gütertarifes, Theil IV, Heft 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 gelangt das Heft 3 zu Theil IV des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz etc. von Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen) zu Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 0·15 Mark = 10 Kreuzer ö. W. erhältlich.

Wien, am 28. April 1894. [334]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Lindau-Rangirbahnhof in den Verbandsverkehr.

Im vorstehend genannten Güterverkehre gelangen am 15. Mai 1894 zwischen Lindau-Rangirbahnhof (k. k. St.B.) einerseits und den Verbandsstationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Stendal-Tangermünder, der Neuhaldersleber, der Osterwieck-Wasserlebener und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die Station Lindau-Rangirbahnhof, wie auch das Auskunfts-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, und die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck Auskunft ertheilen.

Wien, am 28. April 1894. [335]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Reexpeditions-Frachtsätze für Güter der Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874.

Die in Nr. 1 dieses Blattes vom 4. Jänner 1894, Seite 19, mit Giltigkeit bis 30. April 1894 veröffentlichten Reexpeditions-Frachtsätze für Güter der Classen A und B des in der Ueberschrift bezeichneten Verkehres zwischen Wien (K.E.B.) einerseits und $\frac{\text{Genf transit}}{\text{Verrières transit}}$ andererseits bei Reexpedition in Buchs transit, $\frac{\text{Bregenz}}{\text{Lindau}}$ transit und Romanshorn transit bleiben noch bis 31. Juli 1894 in Kraft.

Wien, am 27. April 1894. [336]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr, Tarif vom 1. Februar 1874.

Anwendung der Frachtsätze für Felle, rohe.

Um aufgetauchten Zweifeln zu begegnen, wird verlautbart, dass die auf Seite 2 des Nachtrages XI zu obbezeichnetem Tarife vorgesehene Frachtberechnung nach Tarifclasse B für „Felle, rohe“ in Wagenladungen im Verkehre Wien—Marseille und Cette für beide Verkehrsrichtungen, also für den Verkehr zwischen Marseille und Cette einerseits und Wien (K.E.B.) andererseits rücksichtlich Genf transit—Wien (K.E.B.) und umgekehrt Geltung hat.

Wien, am 28. April 1894. [337]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarif vom 1. November 1893 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen.

Ermässigung des Artikel-Tarifes Nr. 5.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1894 ist für den bezeichneten Verkehr ein Verzeichniss ermässigter Frachtsätze des Artikel-Tarifes Nr. 5 für die Beförderung von Cement, Chamottesteinen, Röhren aus Thon, sowie von

Spath erschienen, welches bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen ist.

Wien, am 27. April 1894. [338]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Umschlagsverkehr via Wien (Donauufer-Bahnhof). Uebernahmetarif für den directen Frachtgut-Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen, rumänischen, sowie russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft, giltig vom 15. März 1893.

Reexpedition von Zuckersendungen im Lagerhause der Stadt Wien.

Die an dem vorstehend bezeichneten Uebernahmetarife betheiligten Verwaltungen bewilligen im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich der in diesem Uebernahmetarife, und zwar im Ausnahmetarif Nr. 4, enthaltenen Relationen für Zuckersendungen aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) bei Auflieferung von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ab 15. Mai 1894 das Reexpeditionsverfahren in der Station Wien-Lagerhaus unter den in der Kundmachung über die Reexpedition von Zuckersendungen im Lagerhause der Stadt Wien, giltig vom September 1886, festgesetzten Bedingungen.

Die Reexpeditionsfrist wird auf 9 Monate, gerechnet vom Datum des Eintreffens der Sendungen im Lagerhause der Stadt Wien, festgesetzt.

Der durch die directen Frachtsätze nicht gedeckte Theil der Frachtgebühren beträgt 5 kr. pro 100 kg.

Wien, am 25. April 1894. [339]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremsthalbahn.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Nöstelbach.

Die Bezeichnung der auf der Kremsthalbahn zwischen Linz und Klaus-Steyrling gelegenen Haltestelle Nöstelbach wird vom 1. Mai 1894 an in „Nöstelbach-St. Marien“ abgeändert.

Linz, am 28. April 1894. [340]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Eröffnung der Haltestellen Friedenau und Minkwitz-Dörfel.

Am 1. Mai 1894 wird die in der Strecke Iglau—Deutschbrod gelegene Personen-Haltestelle „Friedenau“ und die in der Strecke Reichenberg—Seidenberg gelegene Personen-Haltestelle „Minkwitz-Dörfel“ für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die erstere Haltestelle liegt zwischen den Stationen Přibislau-Schlappenz und Deutschbrod, die letztere zwischen den Stationen Friedland i. B. und Weigsdorf.

Wien, am 28. April 1894. [341]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung directer Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Classe von Stationen und Haltestellen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen und Haltestellen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Vom 1. Mai 1894 ab gelangen an jedem Samstage, ferner an jedem, einem Feiertage vorausgehenden Werktage in den Stationen und Haltestellen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Ort-Reichwaldau, Orlau, Dombrau, Karwin und Teschen nach den Stationen und Haltestellen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Polanka, Stiebnig, Stauding, Seitendorf, Diehlau, Freiheitau, Oppahof-Stettin und Komorau behufs directer Abfertigung der in der Umgebung der genannten Stationen und Haltestellen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn beschäftigten und in oder bei den vorbezeichneten Stationen und Haltestellen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wohnenden Arbeiter directe Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Classe zu ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe.

Diese Tour- und Retourkarten, welche eine Giltigkeit von zwei Tagen haben (Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet), sind an die Benützung bestimmter Züge gebunden und haben sich die Inhaber solcher Fahrkarten mit einer eigenen Arbeiter-Legitimation, welche in den Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich ist, auszuweisen.

Wien, am 30. April 1894. [342]

Achensee-Bahn.

Betriebseröffnung.

Die Bahnbetriebseröffnung mit Dampfschiffanschluss findet Sonntag den 6. Mai statt.

Salzburg, am 29. April 1894. [343]

Gaisberg-Bahn.

Betriebseröffnung.

Die Bahnbetriebs- und Hoteleröffnung findet Donnerstag den 3. Mai statt.

Salzburg, am 29. April 1894. [344]

Sonstige Nachrichten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Schnellzugsverbindung Wien—Moskau.) Die Schnellzugsverbindung von Wien nach Moskau, Abfahrt von Wien um 12 Uhr Mittags, Ankunft in Moskau um 2 Uhr 50 Min. Nachm. und retour Abfahrt von Moskau um 6 Uhr Abends, Ankunft in Wien um 4 Uhr 10 Min. Nachm., wird bereits mit 1. Mai activirt.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau-Donaulände trs. und Regensburg-Donaulände trs. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze der normalen Tarifclassen und einzelner Ausnahmetarife für verschiedene Stationen. Ferner sind in dem Nachtrage auch Aenderungen des Anhanges I zum Tarife nachrichtlich, d. h. ohne Verantwortlichkeit der am Tarife betheiligten Verwaltungen, aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, durch welche einzelne Exemplare dieses Nachtrages käuflich zu haben sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
901	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Holzleithen	Salzburg	Einhaltung der für Kohle gültigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1895	Localtarif		kr. 11·6	kr. 10·8	Im Kartirungswege		Die Kohle muss für Regiezwecke der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein
				Holzleithen	Simbach					8·4	7·6			
902	Kremsthal-Bahn		Wein	Linz	Unterrohr	In Wagenladungen	Bis auf Widerruf	C	kr. 22·4	kr. 13·8	kr. 8·6	Kartirung		
				Linz	Kremsmünster			C	25·2	18·0	7·2			
903	Böhmischen Nordbahn		Anf zwei Seiten bebauene Stiegenstufen	Prag B.N.B.	Tarnau B.N.B.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten durch ihre Leute besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localtarif	41·6 kr.	28·1 kr.	13·5 kr.	Im Kartirungswege		
904	Südbahn-Gesellschaft		Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Velden am Wörthersee	Sendungen müssen nachweislich zu Hotelbauten in Velden am Wörthersee bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1894	Localtarif	Varifrt	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 114 Heller pro 100 kg bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, resp. von 140 Heller pro 100 kg bei Sendungen unter 5000 kg	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
905	Südbahn-Gesellschaft		Die im Verordnungsblatte vom 21. September 1893, Nr. 109, sub fortlaufender Nr. 1770 für Futterartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter etc. im Verkehre auf den österreichischen Linien der Südbahn und auf der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter-Bahn; ferner die im Verordnungsblatte vom 6. Februar 1894, Nr. 14, sub fortlaufender Nr. 344, für Heu und Stroh von den österreichischen Linien der Südbahn nach den Uebergangepunkten der Südbahn und nach Grammat-Neusiedl für Sendungen mit der Bestimmung nach Böhmen publicirten Begünstigungen, werden in unveränderter Form mit Giltigkeit bis Ende Juni 1894 aufrechterhalten.											

Fortlaufende Nr.	906	907	908	909	910
Die Publication erfolgt: von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Westungarischen Localbahn	Bethsiligten Verwaltungen	Bethsiligten Verwaltungen	Bethsiligten Verwaltungen	Bethsiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schwefelkies	Cement aus Pos. C — 5 der Güterclassification dss Tarif-Theilss I	Holz der Position H 19 dss Tarif-Theiles I	Petroleum-Napbta (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Baumwollwaaren, gemeine, wis im Ausnabmetarif Nr. 14 des in Betracht kommendsn Tarifss genannt
für die Transportstrecke: von	Margitfaln	Bludenz	S a m b o r	Oderberg	Füssen, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen
für die Transportstrecke: nach	Graz Südbahn transit	Innsbruck	Nowosielitza Rsichsgrenze (für Russland)	Prag (Staatsbahnhof) B.E.B.	Prag (Staatsbahnhof) B.E.B.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzablung für mindestens das Ladegewicbt der vsrwendeten Wagen. Die Sendungen müssen via Zsolna—Pozsony—Porpacz—Gyanafalva instradirt wsrden	Anfgabe als Frachtgut unter Fracbtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagsns. Das Auf- und Abladen der Ssndungen haben die Absendsr, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Anfgabe von, bezw. Fracbtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagsn. Anfgabe mit directe nacb der rnssischen Bestimmungsstation oder mit nach „Nowosielitza transit (für Rnssland)“ lantenden Frachtbriefen, im letztsren Falle Weiterbeförderung ab Nowosielitza nach Russland innerbalb der Frist von secbs Wocben, wäbrsnd welcher Zeit die Sendungen unter Babnaufsicht stehsn müssen. Einbaltung der einschlägigen Bestimmuugen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Rnssischen Grsnzverkshr	Anfgabe von odsr Frachtzablung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Anfgabe von oder Fracbtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Dscembsr 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Dscsmber 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decsmber 1894	Vom 15. Mai 1894 bis znr tarifmässigen Dnrchfübrung, längstens bis 31. December 1894	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis znm 31. December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr		Theil II, Heft 3 des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1894
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	27 kr.	Besteht kein directsr Frachtsatz		3·76 Mark
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	78 kr.	24 kr.	54 kr.	1·97 Mark / 1·94 Mark / 2·00 Mark / 2·00 Mark	3·55 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		3 kr.			0·21 Mark
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					Hiedurch wird der in Nr. 18 dieses Blattes vom 15. Februar 1894 unter forti. Nr. 411 publicirte Frachtsatz von 3·65 Mark aufgehoben und ersetzt

Fortlaufende Nr.	911	912	913
Die Publication erfolgt: von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Pos. E—6 des Tarifthsiles I zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des österr. Lloyd	Leer zur Füllung gehende gebranchte, sowie leer retourgehende Wein-, Weinmost- und Essigfässer, mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der Bodenfläche	Gerste und Malz
		Essig zum Genusse, in Fässern	Taschen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Pilsen	Zistersdorf und vice versa	Zauchtl / M.-Ostrau / Litten
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Pola / Trisst S.-Andrea / Triest Freihafen, k. k. Stb. / Triest Stadt, k. k. Stb.	Trisst und Finme	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr, bezw. der Nachträge hiezu	Ad a) Aufgabe in jedem Gewichte. „ b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 1000 Liter, „ c) „ „ „ „ „ „ 5000 kg, „ d) „ „ „ „ „ „ 8000 kg, „ e) „ „ „ „ „ „ 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Tarif	Localtarife	
Frachtsatz per 100 kg	133 / 121 / kr.	Directe Frachtsätze bestehen keine	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	114 / 106 / kr.		33·1 / 23·3 / 55·8
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	19 / 15 / kr.		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kreuzer ö. W. a) 121·6 / b) 210·1 / c) 213·1 / d) 205 / e) 190 / 149 / 130 — — — — 202 — — — 168 — — — — Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine, beziehungsweise an den österr. Lloyd adressirt sein. Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 5 vom 13. Jänner 1894, sub P. 165, erfolgte Publication aufgehoben		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
914	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zwanzig achträdrige Locomotiven nebst sechsrädrigen Tendern auf eigenen Rädern laufend, sowie dazugehörige separat auf Wagen verladene definitive Achsen	Wien (Staatsbahnhof) via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf	Granica transit (mit der Bestimmung für die Rjäzan-Uralsker Eisenbahn)	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit für Granica Iwangoroder Bahnhof lautenden Frachtbriefen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	87·0 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Wien Staatsbahnhof loco zur Aufgabe gebracht werden	
915	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Chemische Producte, als: Alaun, Bleizucker, Chlorkalk, Essigsäure, Essigsprit, Eisenvitriol, Glaubersalz, essigsaurer Kalk, Kupfervitriol, essigsaures Natron, Salpeter (auch Chilisalpeter mit Ausnahme von Dungsalpeter), Salpetersäure, Salzsäure, roher Schwefel, Schwefelsäure, Soda und schwefelsaure Thonerde	Marmaros-Sziget	Grammat-Neusiedl	Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	kr. 163·0 115·0		Im Kartirungswege			
916	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Asphaltbrei	Mähr.-Ostrau	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Zusammenstellung der directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der B.N.B. etc. einerseits und den Stationen der St.E.G. sowie der K.F.N.B. andererseits, giltig vom 1. Juli 1887	kr. 98·1	kr. 74·2	kr. 23·9	Im Kartirungswege		*) Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
					Tetschen (Oe.N.W.B.)				96·6	74·2	22·4			
				oder vice versa	Reichenberg (S.N.D.V.B.)				104·7	68·2*)	36·5			
917	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Nachtrage III zum Anhange der Tarife (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes (giltig vom 1. Jänner 1893) auf den Seiten 15, 16 und 17 sub Post 1837 bis 1978 enthaltenen directen Frachtsätze für Chamottemehl, Chamottemörtel etc. von Gross-Opatowitz nach den angeführten Stationen gelten unter Aufrechthaltung der dort festgesetzten Bedingungen auch für Sendungen von feuerfestem Thon von Gewitsch-Jaroměřic nach den gleichen Stationen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
918	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno Altkladno Nenkladno Buschtěhrad Duby Střebicbovic-Viuařic (anch Libnšiner-Scbacht)	Nestomitz (Zuckerfabrik)	200 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Kohle nnd Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende Juni 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	19·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende September 1894	
919	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	A r n a u	Gröditz Limmritz Steina Pirna	Anfrechthaltung der Bestimmungen dee Ansnahmetarifes 6 a des Sächs.-Oesterr.-Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1	Bis znr Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Sätze	Pfg. 107 110 110 88		Im Kartirungswege		
			oder vice versa	M a e t i g	Gröditz Limmritz Steina Pirna					106 109 109 87				
			oder vice versa											
920	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	S a n d	S a l e s e l	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco nnd Prag (B.W.B.) loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen in offenen Wagen verladen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Oesterr. Verbandstarif, Nachtrag VIII	34 kr. *)	27·3 kr. *)	6·7 kr.	Im Kartirungswege	Das Anf- nnd Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	
921	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ansig - Teplitzer Eisenbahn, Bozen-Meraner Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Mähr.-schles. Centralbahn, Mühlkreisbahn, Oesterr. Nordwestabahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn												

*) Ausser diesem Frachtsatze gelangt für die Abgabe der betreffenden Sendungen in den genannten Prager Bahnhöfen zu Gunsten der diese Leistnng besorgenden Eisenbahn eine Manipulationsgebühr von 4 kr. per 100 kg zur Einhebung

Die im Verordnnugs-Blatte Nr. 107 vom 16. September 1893, sub Post 1726 bis incl. 1730, 1732, 1733, 1734 bis incl. 1736, ferner die im Verordnnngs-Blatte Nr. 120 vom 17. October 1893, snb Post 1876, und Nr. 128 vom 7. November 1893, sub Post 1970, pnblicirten Fracbtbegünstignngen für Futter- und Stren-Artikel (ansgenommen **Düngemittel** dor Post D-15 der Güterclasseification im Tarife Tbeil I vom 1. Jäuner 1893), ferner die im Verordnnngs-Blatte Nr. 15 vom 8. Februar 1894, snb Post 359 bis incl. 363, im Verordnnngs-Blatte Nr. 16 vom 10. Februar 1894, snb Post 378, sowie die im Verordnnugs-Blatte Nr. 34 vom 24. März 1894, sub Post 662 nnd 663, für Heu nnd Stroh publicirten Begünstigungen gelten nnter deu gleichen Bedingungen und Modalitäten **bis Ende Juni 1894**. — Der Rückvergütnngsanspruch ist bis spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiter berücksichtigt wird

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
922	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		a) Futterartikel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häckesel, Kaff, Obm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trabern, Treastern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl b) Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, ferner Grassamen der Pos. G. 29. und Kleesaaten der Pos. K. 23, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Von und nach allen Stationen der in dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Localgütertarife, Theil II — Heft 1, Abschnitt A), und Heft 2, Abschnitt A) enthaltenen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen. Anfliefernng der Sendungen mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, worüber auf dem Frachtbriefe, u. zw. über das Aufladen sogleich bei der Aufgabe und über das Abladen sogleich beim Bezuge bahnämtliche Bestätigung einzuholen ist; Bestimmung der Sendung nach österr. Empfangstationen	Vom 1. Mai bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1894	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·10 kr. pro 100 kg und 1 km ad b) 0·13 kr. pro 100 kg und 1 km ad a) und b) in minimo jedoch fl. 4 pro Frachtbrief und Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Gemeinde, bezw. Gutsgebiets-Vorstehung als Empfängerin lautender Orig.-Frachtbrief und ein in allen seinen Theilen angefüllter und von der k. k. Bezirksbauptmannschaft, zu welcher die Bezugsgemeinde, bezw. Gutsgebiets-Vorstehung gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach untenstehendem Muster. Jeder Bestellzettel darf nicht über ein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungs-Anspruches dem zugehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungs-Anspruch ist bis spätestens Ende August 1894 zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weitere berücksichtigt wird		Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr als auch rücksichtlich der nebenstehend angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen für den Verkehr mit anderen österreichischen und ungarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt (die gefertigte Gutsgebiets-Vorstehung) in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen (des nachbenannten Gutes / der nachbenannten Gutspächter) nachstehende Quantitäten von Viehfutter, Streuartikel, Grassamen und Kleesaaten:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen respective des Gutspächters (Bezeichnung des Gutes)	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen			

Obiges Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes (der gefertigten Gutsgebiets-Vorstehung) nach der Station . . . . . zur Anfgabe gelangen.

Das gefertigte Gemeindeamt (die gefertigte Gutsgebiets-Vorstehung) verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorbenannter Artikel nur { an die vorangeführten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben. / auf dem voraufgeführten Gute zum eigenen Bedarfe zu verwenden. / an die vorangeführten Gutspächter zur Verwendung im eigenen Bereiche abzugeben.

Ort und Datum der Ausstellung:

. . . . . Unterschrift:

(L. S.) . . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum der bezeichneten Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen (der bestellenden Gutsgebiets-Vorstehung) bestimmt und mit Rücksicht auf die Anzahl und Gattung der denselben gehörigen (auf dem benannten Gute befindlichen / den genannten Gutspächtern gehörigen) Thiere dem wirklichen Bedarfe angemessen ist, daher die hiefür Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen (k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen) zugestandenen Frachtbegünstigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am . . . . . 1894.

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zngeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zngeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zngeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zngeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
923	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hen nnd Stroh	Sämmtlichen Stationen der in dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Localtarife, Theil II, Heft 1. Abschnitt A und Heft 2. Abschnitt A enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	A. Böhmen, mit Anschluss von Sendungen an Gemeinden in den Gerichtsbezirken: Adlerkostelec, Arnau, Budweis, Chotěboř, Chrudim, Franenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Gralich, Hannspach, Hlinsko, Hohenelbe, Hohenfurth, Hohenmanth, Holitz, Kalsching, Kapitz, Kratzau, Krnman, Leitomischl, Liebau, Moldantheiu, Nassaberg, Nenbistritz, Nenhaus, Oberplan, Pardabitz, Policka, Prag, Přeloné, Přibislen, Reichenau, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schlnckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tannwald, Warnsdorf nnd Zwickau B. Mähren, nnd zwar für Sendungen an Gemeinden innerhalb der politischen Bezirke: Boskowitz, Göding, Ung.-Hradisch, Kremsier, Nenstadtl, Römerstadt, Mährisch-Weisskirchen nnd Wieschau	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für dae factische Gewicht; Anfliefernng der Sendnngen mit voo der Versandt- bis zur Bestimmngsstation directe lantenden Frachtbriefen: Anf- nnd Abladen der Sendnngen dnrch den Absender, bezw. Empfänger. Dnrchlanf von mehr als 200 km auf den Linien des Heftes 1. Abschnitt A nnd dee Heftes 2. Abschnitt A; kommen bei diesen Sendungen hinsichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen Theilstrecken in Betracht, welche dnrch fremde Bahnlinien von einander getrennt eind, so werden diese Theilstrecken wie eine nnterbrochene Linie der Frachtberechnnng zn Grnnde gelegt	Vom 1. Mai bis anf Weiteres, längstens bis Ende Jnni 1894	Localtarif	Verschieden	Ad a) nnd b): Für die ersten 200 km: 0·10 kr. pro 100 kg nnd 1 km. Für den Dnrchlanf über 200 km 0·08 kr. pro 100 kg und 1 km, in minimo jedoch fl. 4.— pro Frachtbrief nnd Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Gemeinde als Empfängerin lantender Original-Frachtbrief nnd ein in allen seinen Theilen ausgefüllter nnd von der k. k. Bezirkshanptmannechaft, zu welcher die Bezngsgemeinde gehört, bestätigter Cumulativ-Bestellzettel nach nntenstehendem Mnster. Jeder Beetellzettel darf nicht ther ein grösseres Qnantnm, als eine Wagenladnng lanten und ist derselbe erst bei Einbringung des Rückvergütungsanspruches dem zngehörigen Frachtbriefe beizulegen. Der Rückvergütungsanspruch ist bis spätestens Ende Angnet 1894 zu stellen, widrigenfalls derselbe nicht weiters berücksichtigt wird	Diese Begünstignng gilt eowohl für den Localverkehr ale anch rücksichtlich der nebenstehend angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen für den Verkehr mit anderen österreichischen nnd nngarischen Bahnen

Cumulativ-Bestellzettel.

Dae gefertigte Gemeindeemt in . . . . . beetellt in . . . . . für den Bedarf der nechbenannten Gemeindeangehörigen nachetehende Qnantitäten von Hen nnd Stroh:

Vor- nnd Znname dee Gemeindeangehörigen	Bezeichnnng des Artikele	Qnantnm in Kilogremm	Anmerknng
Znsammen			

Obigee Gesammtqnantum wird in der Station . . . . . unter der Adreeee dee gefertigten Gemeindeamtee nach der Station . . . . . znr Anfgabe gelangen.

Dae gefertigte Gemeindeamt verpflichtet eich gleichzeitig, das bezogene Qnantnm vorgenannter Artikel nnr an die vorangeführten Gemeindeangehörigen znr Verwendnng im eigenen Bereiche abzngeben.

Ort nnd Datnm der Ansetellnng:

. . . . . .

(L. S.)

Unterechrift:

. . . . . .

Die gefertigte k. k. Bezirkshanptmannechaft bestätigt hiermit, dass dae vorbezifferte Qnantnm der bezeichneten Artikel znr Verwendnng im eigenen Bereiche der angeführten Gemeindeangehörigen beetimmt nnd mit Rücksicht anf die Anzahl nnd Gattnng der denselben gehörigen Thiere dem wirklichen Bedarfe angemeseen ist, daher die hiefür Seitens dor Eisenbahn-Verwaltungen zngeetandenen Frachtbegünstignngen Anwendnng finden können.

A. Für Böhmen.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . in dem laut Erlasses des Herrn Handelsministers vom 4. Jänner 1894, Z. 67.791 ex 1893, durch Ansschlnss der Gerichtsbezirke: Adlerkostelec, Aruau, Budweis, Chotěboř, Cbrndim, Frauenberg, Friedland, Gabel, Gablonz, Gratzen, Grulicb, Hannspach, Hliusko, Hoheuelbe, Hoheufurth, Hohenmanth, Holitz, Kalsching, Kaplitz, Kratzan, Krnman, Leitomischl, Lischan, Moldauthein, Nassaberg, Nenbistritz, Neuhaus, Oberplan, Pardnbitz, Polička, Prag, Přelouč, Přibislan, Reichenan, Reichenberg, Rokitnitz, Rumburg, Schluckenau, Schweinitz, Senftenberg, Skuč, Tauuwald, Warnsdorf und Zwickau bezeichneten, anlässlich der Futternoth zu begünstigenden Gebiete Böhmens gelegen ist.

B. Für Mähren.

Weiters wird bestätigt, dass die Gemeinde . . . . . innerhalb eines der in dem Erlasse des Herrn Handelsministers vom 16. Februar 1894, Z. 8368, angeführten, anlässlich der Futternoth zu begünstigenden politischen Bezirke Mährens, und zwar: Boskowitz, Göding, Ungar.-Hradisch, Kremsier, Neustadtl, Römerstadt, Mähr.-Weisskirchen nnd Wisban gelegen ist.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . .

. . . . . am 1894

Unterschrift:

. . . . . .

(L. S.)

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungsblatte Nr. 48 ex 1894, sub Post 887 hat es in der vorletzten Rubrik in der 4. Zeile von oben anstatt „Aufgabe" richtig „Abgabe" zu lauten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

I. Locomotiven.

2 Stück dreifach gekuppelte Tendermaschinen, Serie 97,
1 Reserve-Rädergarnitur für Locomotiven, Serie 97,

II. Personen- und Dienstwagen.

1 Stück II./III. Classe, Serie *BCi*, mit Spindelbremse, mit kurzen Uebergangsbrücken,
2 Stück III. Classe, Serie *Ci*, mit Spindelbremse, mit kurzen Uebergangsbrücken,
1 Stück III. Classe, Serie *Ci*, ohne Bremse, mit kurzen Uebergangsbrücken,
1 Stück cominirter Post- und Gepäckswagen, Serie *DF*.

III. Güterwagen.

4 Stück offene Güterwagen, Serie *JK*, mit Bremse mit 4 Rungen,
8 „ „ „ „ *JK*, ohne „ „ 4 „

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel und Reserven hat auf Grund der allgemeinen sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben. Die Locomotiven sind für Dampfheizung, Vacuumbremse und Pulsometerbetrieb einzurichten. Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel darf nur Ia steierisches Schweisseisen zur Verwendung kommen.

Sämmtliche Wagen sind mit Speichenrädern oder mit gewalzten, geschmiedeten oder überpressten Scheiben und aufgezogenen Radreifen zu liefern.

Die Personenwagen sind mit Aborten, Dampfheizung, elektrischem Intercommunications-Signal (System Rayl) und für Oelbeleuchtung einzurichten. Die Personenwagen mit Bremse erhalten Vacuum- und Spindelbremse und 8 Bremsklötze, die Wagen ohne Bremse erhalten Vacuumleitung. Der Dienstwagen erhält Vacuum- nnd Spindelbremse, 8 Bremsklötze, Dampfheizcylinder und Dampfleitung, ausserdem einen Füllofen im Postcoupé, Oelbelenchtung und elektrisches Intercommunications-Signal. Die Güterwagen mit Bremse erhalten 8 Bremsklötze.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte auf die Lieferung von Locomotiven" bezw. „Wagen" **bis zum 15. Mai 1894** im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westhahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet sn demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Abtheilnng 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattung und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge per Stück bezw. per Reservegarnitur in österreichischer Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu henennenden Station der westlichen Linie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungshedingnisse und Zeichnungen eingesehen hat und vollinhaltlich anniumt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferungshedingnisse und Zeichnungen der Offerte beigeschlossen sein.

Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein.

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Radsterne oder Radscheiben, Siederohre und Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende Juni 1894 im Wort hleibt.

Für die Locomotiven ist der Preis einschliesslich der completen Ausrüstung, und für alle Gattungen Fahrbetriebsmittel einschliesslich der Räderpaare anzugeben.

Als äusserster Liefertermin wird der 15. September 1894 festgesetzt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Ahschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllnng der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 29. April 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 25. April 1894 abgehaltenen 36. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft bringen wir hiemit znr Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1894 fällige Dividenden-Coupon Nr. 36 der Actien vorgenannter Eisenbahn-Gesellschaft mit 72 fl Bankvaluta, ferner der ebenfalls am 1. Juli 1894 fällige Coupon der Genussscheine mit 47 fl. ö. W. nehst den Nachtragszins von 10 fl., daher zusammen 57 fl. ö. W. **schon am 1. Mai 1894** angefangen

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** hei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** hei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 26. April 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 3. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Neue Eisenbahnbauten in Egypten. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Stadtbahnlinien in Wien.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin mit dem Erlasse vom 25. September 1893, Z. 45.832 (Verordnungs-Blatt Nr. 120 vom 17. October 1893), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die in dem gesetzlich genehmigten Programme für die Verkehrsanlagen in Wien unter Punkt II, Abschnitt B, Z. II, lit. k und l, angeführten Localbahnen auf nachfolgende als Untergrundbahnen herzustellende Localbahnen mit elektrischem Betriebe unter den mit dem vorbezogenen Erlasse bekannt gegebenen Bedingungen und Vorbehalten ausgedehnt, und zwar:

1. eine Verlängerung der von der Elisabethbrücke ausgehenden und zur Ferdinandsbrücke führenden Durchmesserlinie, und zwar einerseits unter der Wiedner Hauptstrasse und der Favoritenstrasse zum Südbahnhofe, andererseits von der Ferdinandsbrücke unter der Praterstrasse, Nordbahnstrasse und Taborstrasse wieder zur Ferdinandsbrücke zurück;
2. eine von der Elisabethbrücke ausgehende Abzweigung der sub 1 bezeichneten Durchmesserlinie unter der Wienstrasse, dem Getreidemarkt, der Mariahilfer- und Schönbrunnerstrasse bis zum Westbahnhofe;
3. eine Verlängerung der vom Schottenring ausgehenden und zur Station Hauptzollamt führenden Durchmesserlinie unter der Landstrasser Hauptstrasse bis zur Artillerie-Kaserne;
4. eine von der Donaucanallinie nächst der Augartenbrücke abzweigende, unter der Berggasse, Schwarzspanierstrasse, Landesgerichtsstrasse, Auerspergstrasse und Museumstrasse führende und bei der Babenbergerstrasse in die sub 2 bezeichnete Linie einmündende Transversalbahn, und
5. eine von der sub 4 beschriebenen Linie nächst dem Deutschen Volkstheater ausgehende Abzweigung unter der Burggasse bis zum Anschlusse an die Haltestelle der Gürtelbahn im XVI. Bezirke mit eventueller Fortsetzung bis zur Station Ottakring der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn.

Wien, am 12. April 1894. Z. 11.630.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Leitomischl der Localbahn Chotzen-Leitomischl über Sebranitz nach Polička mit einer Abzweigung von Sebranitz nach Proseč.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Johann Lenoch, Bezirksobmann in Leitomischl, im Vereine mit dem J.U.Dr. Theodor Slavik, Bürgermeister, und Vincenz Tobolař, Ortsvorstand, in Vertretung der Domäne Leitomischl, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Leitomischl der Localbahn Chotzen-Leitomischl über Sebranitz nach Polička mit einer Abzweigung von Sebranitz nach Proseč im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. April 1894. Z. 17.662.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Künsdorf der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste über Eberndorf, Gösselsdorf, Sittersdorf und Rechberg nach Eisenkappel.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Alois Wippel, Forstmeister in Bleiburg, im Vereine mit Ernst Zemann, Bürgermeister in Eisenkappel, und Eduard Engländer, Fabriksbesitzer in Rechberg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Künsdorf der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste über Eberndorf, Gösselsdorf, Sittersdorf und Rechberg nach Eisenkappel im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. April 1894. Z. 17.661.

Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 3. März 1894, Z. 1802 *), betreffend specielle Betriebsvorschriften für die Dampfschiffahrt am Aber- oder Wolfgangsee.

Auf Grund des § 30 der hohen Ministerial-Verordnung vom 12. December 1893, Z. 56.399, L.-G.-Bl. Nr. 4 vom Jahre 1894, werden im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Linz nachfolgende specielle Betriebsvorschriften für die Dampfschiffahrt am Aber- oder Wolfgangsee erlassen:

§ 1.

Den Vorrang hat stets das bergwärts fahrende Schiff, weil es den präcisen Bahnanschluss in Lueg zu vermitteln hat. Sodann folgt im Range das Ueberfahrtsschiff (Curs: Station St. Wolfgang Localbahn - Markt St. Wolfgang - Station Zahradbahn und zurück).

Das thalfahrende Schiff, welches nur in Strobl einen indirecten Anschluss zu vermitteln hat und stets zeitlich genug ankommen kann, hat den letzten Rang.

Wenn demnach z. B. bei der Schafbergstation das Ueberfuhrsschiff und ein nach St. Gilgen oder Lueg fahrendes Schiff sich befinden, so ist das nach St. Gilgen oder Lueg fahrende Schiff im Vorrange und hat zuerst abzufahren.

§ 2.

Die Schiffe haben der angegebenen Rangordnung nach, wenn deren Curse sich kreuzen, die Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig zu vermindern, zu stoppen und eventuell zurückzufahren, beziehungsweise so lange zu halten, bis das den Vorrang habende Schiff in geeigneter Entfernung vorübergefahren ist.

§ 3.

Wenn zwei Schiffe sich einem Landungsstege nähern, welcher für das Anlegen eines, eventuell auch zweier Schiffe bestimmt ist, so haben die Schiffe der Rangordnung nach zu landen, wobei immer darauf zu achten ist, dass das im Range nachstehende Schiff in der Einhaltung seiner fahrplanmässigen Zeit nicht zu sehr aufgehalten wird.

§ 4.

Bei Nebel und unsichtigem Wetter hat nur das Ueberfuhrschiff zu verkehren; alle anderen Schiffe müssen an den Stegen so lange verbleiben, bis das Wetter wieder klar geworden ist; die Fahrten sind sodann wieder aufzunehmen. Die Unterlassung derartiger fahrplanmässiger Fahrten ist den anderen dabei interessirten Stationen telegraphisch bekanntzugeben.

§ 5.

Beim Abfahren und Anlanden von den, beziehungsweise an die Landungsstege während der Fahrt bei sichtigem und unsichtigem Wetter etc. etc. sind die in der Signal-Ordnung, welche einen integrirenden Bestandtheil der Dienst-Instruction bildet, angegebenen Signale strengstens zu beobachten.

§ 6.

Bei den durch Seezeichen markirten Untiefen nach und vor Fürberg ist darauf Bedacht zu nehmen, dass daselbst sich begegnende Schiffe nicht gleichzeitig zwischen den Untiefen durchfahren können. Es hat auch hier das nach St. Gilgen, d. i. das bergwärtsfahrende Schiff den Vorrang und muss daher den durch Seezeichen markirten Curs einhalten, während das thalwärtsfahrende Schiff seinen Curs ausserhalb der Untiefen, in der Richtung nach St. Gilgen zu, zu nehmen, also nach der allgemeinen Vorschrift rechts auszuweichen hat. Ist auf der genannten Strecke nur ein Schiff in Fahrt begriffen, so hat dasselbe stets den durch Seezeichen markirten Zug einzuhalten.

Zwischen dem Ufer daselbst und dem Ochsenkreuz darf niemals der Curs genommen werden.

§ 7.

Bei der Enge am Leuchtthurme ist stets die grösste Vorsicht geboten, um die Gefahr des Zusammenstosses der sich daselbst begegnenden oder der manövrirenden Dampfer hintanzuhalten.

Vor Passirung der Enge ist stets rechtzeitig, d. i. in angemessener Entfernung von dem Leuchtthurme, das vorgeschriebene Warnungs-Signal zu geben (siehe Signal-Ordnung) und ist stets rechts auszuweichen. Sollte das Ueberfuhrschiff beim Schafbergsteg abfahren wollen, oder gerade im Abfahrtsmanöver begriffen sein, so haben die berg- und thalfahrenden Schiffe direct stehen zu bleiben, beziehungsweise aus dem Wege zu gehen.

§ 8.

Als Kennzeichen hat das Ueberfuhrschiff eine blaue Flagge am Masttop zu führen.

Der k. k. Statthalter:
Siegmund Graf Thun-Hohenstein m. p.

*) Enthalten in dem am 10. März 1894 ausgegebenen VIII. Stücke des L.-G.-Bl. für Salzburg unter Nr. 10.

Neue Eisenbahnbauten in Egypten.

In Nr. 39 des diesjährigen Verordnungsblattes wurde bereits mitgetheilt, dass die egyptische Regierung beabsichtigt, zwei neue Eisenbahnbrücken über den Nil, eine bei Dessouk, die andere bei Nag-Abu-Hamadi herzustellen, ferner drei neue Bahnlinien, und zwar die Fortsetzung der oberegyptischen Eisenbahn von Girgeh nach Nag - Abu - Hamadi, eine Bahnlinie von Menouf nach Achemoum und die sogenannte Barraris (Wüsten) -Bahn auszuführen.

Seitens der Verwaltung der egyptischen Staatsbahnen ist bereits die Ausschreibung sämmtlicher obbezeichneter Bauten erfolgt, welche im Wege der Pauschalvergebung zur Ausführung gelangen sollen. Die einschlägigen Projectspläne, Schriftstücke und Kostenvoranschläge für die neuen Eisenbahnlinien, sowie die Uebersichtspläne für die allgemeine Anordnung der herzustellenden beiden Brücken können von den Interessenten im Bureau der egyptischen Staatsbahnen zu Cairo eingesehen werden.

Die von dieser Verwaltung ausgearbeiteten und in Druck gelegten Normen für die Vergebung und Ausführung dieser Bauten enthalten bezüglich der beiden Eisenbahnbrücken auch zwei generelle Uebersichtsskizzen, welche die Eintheilung dieser Objecte nach Einzelspannweiten darstellen.

Die für die Interessenten wichtigsten Daten dieser Bedingnisshefte und Offertenschriften sind im Nachstehenden auszugsweise wieder gegeben.

A. Für die Eisenbahnbrücke über den Nil bei Dessouk.

Der daselbst in zwei Arme getheilte Nil wird von einer normalspurigen (1·435 m) eingeleisigen Bahnbrücke übersetzt; die Brücke liegt in der Geraden und Horizontalen.

Der linke Nilarm erhält eine 250 m lange, eiserne Brücke mit vier Oeffnungen, deren erste und vierte 55 m, deren zweite und dritte 70 m Spannweite besitzen soll. Hieran schliesst sich ein Damm von 229 m Länge auf der Nilinsel, dessen Böschungen beiderseits Versicherungen erhalten.

Der rechte Nilarm erhält im Anschlusse an den vorgenannten Damm eine eiserne Brücke mit vier Oeffnungen, in derselben Anordnung und Grösse wie das Object des linken Nilarmes, hierauf folgt eine Drehbrücke von 60 m Länge mit Durchgangsöffnungen von im Minimum 25 m Weite, sodann folgt abermals eine feste eiserne Brücke mit einer Oeffnung von 55 m Weite.

Die Gesammtlänge des Objectes über den rechten Nilarm beträgt 365 m.

Gegenstand der Pauschalvergebung sind nicht nur diese Brückenobjecte, sondern auch die Ausführung des Dammes auf der Insel und auf den Landanschlüssen, wodurch sich als Länge der herzustellenden Bahnstrecke 1025 m ergibt.

Die lichte Breite der Eisenbahnbrücke ist mit wenigstens 4·20 m, die lichte Höhe mit 4·77 m über dem Schienenkopfe normirt. Die Brücke erhält zwei, ausserhalb der Hauptträger liegende Gehstege auf Consolen; die lichte Breite dieser Gehstege hat 2·5 m zu betragen.

Die Nivelette der Bahn liegt 8·10 m über Nullwasser, die Oberfläche der Mittelpfeiler — zugleich Hochwasserhöhe — ist 6·30 m über Null, die Fundirung sämmtlicher Pfeiler hat bis 20 m unter Nullwasser zu erfolgen.

Die Offerte für diesen Bau sind an den Präsidenten der egyptischen Bahnen in Cairo zu richten und mit dem Titel: „Offert für den Bau der eingeleisigen Bahnbrücke über den Nil bei Dessouk", zu versehen. Der Text des Offertes ist genau nach dem vorgeschriebenen Formulare, welches im Offert-Ausschreibungshefte enthalten ist, zu verfassen; in demselben ist auch bezüglich des Vollendungstermines ein Antrag zu stellen; dieser letztere darf jedoch nur zwischen 26 und 30 Monaten variiren.

Bei Uebergabe des Offertes, welche spätestens 15. Mai 1894 Mittag zu erfolgen hat, ist ein Depôt von 1000 egyptischen Pfunden in Baarem oder in egyptischen Staatspapieren zu erlegen. Unter Einem mit dem Offerte sind Uebersichts- und Detailpläne der von den Offerenten in Aussicht genommenen Bauweise dieses Objectes zu liefern; letztere Pläne in solcher Anzahl und Weise, damit seitens der Bahnverwaltung alle Constructionsdetails genügend überprüft werden können. Den Plänen ist ein technischer Bericht, sowie die Berechnung der Eisenconstructionen der Brücken sammt einer Beschreibung der Ausführungsweise der Fundirungen und des Mauerwerkes beizuschliessen.

Sowohl hinsichtlich der Constructionsart der Brücken, als bezüglich der zu verwendenden Materialgattungen (ob Eisen oder Stahl) ist der Offerent berechtigt, Anträge zu stellen, desgleichen hinsichtlich der Art der Fundirung, jedoch stets unter Anwendung einer Fundirungsweise mit comprimirter Luft.

Die von der Bahnverwaltung laut des dem Offert-Ausschreibungshefte beigegebenen Uebersichtsplanes in Aussicht genommene Eintheilung in Einzelspannweiten ist nur approximativ gegeben und sind auch hier Abänderungsanträge des Offerenten mit Rücksicht auf eine etwaige ökonomischere Ausführungsweise zulässig.

Der Offerent muss sich durch zwei Monate für sein Offert haftbar erklären.

Die Bahnverwaltung behält sich vor, alle Offerte abzulehnen oder auch unter den Offerten ohne Rücksicht auf den Preis ihre Wahl zu treffen.

Die Zahlung erfolgt in zwei Theilen, und zwar: 40 pCt. des offerirten Betrages, wenn alle Mauerarbeiten vollendet sind; der Rest nach Vollendung aller Arbeiten und nach deren provisorischer Uebernahme.

Nach Annahme des Offertes ist eine Caution von 3000 egyptischen Pfunden zu erlegen.

Die Bauherstellung erstreckt sich auf alle bei dem Objecte vorkommenden Arbeiten und Lieferungen, mit Ausnahme der Schienen und sonstigen Bestandtheile des Oberbaues.

Das Brückenplanum ist mit geripptem Eisenbleche abzudecken; die Gehstege erhalten eine Holzdielung.

Der für den Bau erforderliche Grund wird, soweit im Regierungsbesitze befindlich, zur freien Verfügung gestellt.

Im Falle, als etwa eine grössere Fundirungstiefe als 20 m erforderlich sein sollte, wird das Cubikmeter des Mehrbedarfes mit 100 Francs bezahlt.

Der Transport aller Baumaterialien, ausschliesslich der Ziegel und der homra (Ziegelpulver als eventueller Ersatz des Sandes für die Anfertigung des Mörtels), erfolgt auf den Staatsbahnen kostenfrei.

Die Garantiedauer wird mit drei Jahren nach Eröffnung des Betriebes über das Object vorgeschrieben.

Nach erfolgtem Vertragsabschlusse sind alle Detailpläne vorzulegen unter Beachtung jener Abänderungen, welche von der Bahnverwaltung an dem Offertprojecte etwa als erforderlich bezeichnet worden sind.

Für die Verfassung der Offertpläne haben folgende Normen zu gelten:

Belastung des Mauerwerks per Quadratcentimeter max. 10 kg;

Belastung der Fundamentsohle per Quadratcentimeter max. 6 kg.

Zulässige Inanspruchnahme im Nettoquerschnitt der Constructionen:

Für Gusseisen:
Auf Zug 1·5 kg per Quadratcentimeter,
auf Druck 6 kg per Quadratcentimeter.

Für Eisen im Allgemeinen:
6·5 kg per Quadratcentimeter.

Für Stahl im Allgemeinen:
8·5 kg per Quadratcentimeter.

Dagegen für Quer- und Längsträger:
Eisen 5·5 kg, Stahl 7·5 kg

und für abwechselnd auf Zug und Druck beanspruchte Constructionstheile bei
Eisen 4 kg, Stahl 6 kg per Quadratcentimeter.

Nach Wahl des Offerenten kann die Bestimmung der zulässigen Inanspruchnahme per Quadratcentimeter auch in folgender Weise erfolgen:

Für Eisen 6 kg $+ 3 \frac{\text{min.}}{\text{max.}}$ der auf den Constructionstheil einwirkenden Kraft,

für Stahl 8 kg $+ 4 \frac{\text{min.}}{\text{max.}}$ der auf den Constructionstheil einwirkenden Kraft;

ferner für abwechselnd auf Zug und Druck beanspruchte Theile:

Eisen 6 kg $- 3 \times \frac{\text{max. Kraft in einer Richtung,}}{\text{max. Kraft in entgegengesetzter Richtung,}}$

Stahl 8 kg $- 4 \times \frac{\text{max. Kraft in einer Richtung,}}{\text{max. Kraft in entgegengesetzter Richtung,}}$

wobei im Nenner des Bruches stets die grössere dieser alternativen Kräfte einzustellen ist.

Die Berechnung der Eisenconstructionen hat unter der Annahme eines die ganze Brücke belastenden Maschinenzuges zu erfolgen.

Jede Maschine ist mit 42 t, jeder Tender mit 30 t Dienstgewicht anzunehmen. Die Belastung der ersten Locomotivachse beträgt 13 t, der zweiten 16 t, der dritten 13 t; die Belastung jeder Tenderachse beträgt 10 t; die Achsenstellung vom Puffer der Locomotive bis zum Puffer des Tenders ist wie folgt anzunehmen: 2·00 — 2·50 — 2·60 — 2·70 — 2·00 — 2·00 — 1·70 m.

Jede Gruppe (Locomotiv sammt Tender) besitzt sohin 15·5 m Länge.

Für Längsträger ist als maximaler Achsendruck 18 t anzunehmen.

Der Winddruck ist mit 270 kg per Quadratmeter Seitenfläche mit der Massgabe anzunehmen, dass der Zugverkehr bei einem Winddrucke von 170 kg per Quadratmeter unterbrochen wird.

Ueber die Zusammensetzung des Betons, des Mörtels, über die Proben am Eisenmateriale der Brücken sind in dem gedachten Offert-Ausschreibungshefte ausführliche Bestimmungen getroffen.

Die Erprobung der Brücke erfolgt mit einem Maschinenzuge, bestehend aus Locomotiven mit 37 t und Tendern von 29 t Gewicht; jede Gruppe besitzt 15·5 m Länge. Die Gehstege werden bei der Probe mit 400 kg per Quadratmeter Fläche belastet.

B. Für die Eisenbahnbrücke über den Nil bei Nag-Abu-Hamadi.

Dieselbe bildet ein einheitliches Object für eine normalspurige, eingeleisige Bahnlinie; die Brücke liegt in der Geraden und Horizontalen.

Von der Bahnverwaltung ist nachstehende Eintheilung der Brücke nach Einzelspannweiten vorgesehen:

Im Anschlusse an das linke Ufer eine Oeffnung mit 59·2 m Spannweite, sodann folgt eine Drehbrücke von 60 m Länge, mit Durchgangsöffnungen von im Minimum 25 m Weite, hierauf folgen vier Oeffnungen von zusammen 280·8 m Weite, wovon die beiden mittleren mit je 78·0 m die beiden äusseren mit je 62·4 m Spannweite in Aussicht genommen sind.

Die Gesammtlänge des Objectes beträgt daher 400 m; hiezu kommen Dammanschlüsse beiderseits, welche die totale Länge des im Pauschalwege herzustellenden Baues auf 600 m bringen.

Die Schienenhöhe ist mit 12·0 m über Null projectirt, der Hochwasserspiegel liegt 10·2 m über Null.

Die Fundirungstiefe der Pfeiler ist nach dem vorliegenden Bauprogramme wie folgt:

Linksseitiger Landpfeiler und die sich anschliessenden vier Mittelpfeiler 22·3 m unter Null, die nächsten zwei Pfeiler 14·3 m unter Null, sämmtlich mit comprimirter Luft zu fundiren; endlich der rechtsseitige, auf Piloten und Betonfundament herzustellende Landpfeiler 2·3 m unter Null (Beton-Bodenfläche).

Auch diese Brücke ist mit zwei Gehstegen von je 2·5 m Breite zu versehen.

Die Bedingungen für die Ausführung dieses Objectes sind im Uebrigen dieselben wie bei der Brücke nächst Dessouk; desgleichen die Bestimmungen für die Offerteinbringung, Bezahlung und sonstige geschäftliche Behandlung, nur die nach Annahme des Offertes zu erlegende Caution ist mit nur 2000 egyptischen Pfunden vorgeschrieben.

C. Offertbedingungen für die ausgeschriebenen drei normalspurigen, eingeleisigen Bahnlinien.

Der Bau derselben wird im Pauschalwege vergeben.

Für jede derselben liegt ein von der Bahnverwaltung ausgearbeitetes Project sammt Kostenvoranschlag und Preistabelle in deren Bureau zu Cairo auf.

Zugleich mit jedem Offerte ist ein Depot von 300 egyptischen Pfunden in Baarem oder in egyptischen Staatspapieren zu erlegen. Nach Annahme des Offertes ist eine Caution im Betrage von 10 pCt. des offerirten Verdienstbetrages in egyptischen Titres zu leisten.

Als Termin für die Einbringung der Offerte ist der 15. Mai 1894, Mittags, festgesetzt; die Haftungsdauer ist mit 30 Tagen bemessen.

Der Text für die Einbringung des Offertes ist in dem Offert-Ausschreibungshefte genau vorgeschrieben, auch hier behält sich die Bahnverwaltung die freie Wahl unter den Offerten vor, eventuell auch sämmtliche Offerte abzulehnen.

Der freie Transport aller Materialien, ausschliesslich der Ziegel und der homra, auf den Staatsbahnen wird zugestanden.

Der für die Bahnanlage selbst erforderliche Grund wird von der Verwaltung der egyptischen Staatsbahnen erworben und dem Unternehmer zur Verfügung gestellt; sonstige Gründe sind von demselben zu erwerben, eventuell zu pachten.

Aenderungen an den Projecten durch die Bahnverwaltung bleiben vorbehalten, und zwar ohne Anspruch auf Entschädigung; im Falle jedoch, wenn hiedurch eine Vermehrung oder Verminderung der im Kostenvoranschlage vorgesehenen Beträge für die einzelnen Capitel (unter Berücksichtigung des erfolgten Abgebotes) um mehr als ein Fünftel eintreten sollte, ist der Unternehmer berechtigt, vom Vertrage abzustehen.

Die aus diesen, von der Bahnverwaltung angeordneten Projectsänderungen resultirenden Mehr- oder Minderarbeiten werden nach der von der Bahnverwaltung aufgestellten Preistabelle (unter Berücksichtigung des erfolgten Abgebotes) bei Verfassung der Verdienstnachweise berechnet, bezw. vergütet oder in Abzug gebracht.

Die Aufstellung der Verdienstnachweise erfolgt alle drei Monate; von dem ermittelten Betrage werden zwei Drittel als Theilzahlung dem Unternehmer verabfolgt und ein Drittel verbleibt als weitere Caution, welche erst nach der provisorischen Uebernahme der Bahn ausgefolgt wird.

Nach gänzlicher Vollendung aller Arbeiten und Leistungen erfolgt die provisorische Uebernahme, nach der mit einem Jahre normirten Haftzeit die definitive Uebernahme der Bahnlinie.

Die Bauzeit wird folgendermassen normirt:
Für die Strecke Menouf—Achemoum 12 Monate;

für die Barzarisbahn:
Theilstrecke Belcas—Bielah 6 Monate,
Theilstrecke Bielah—Kafr—Cheikh 20 Monate;
für die Strecke Girgeh—Nag-Hamadi 24 Monate
nach ertheilter Baubewilligung.

Für jede Woche Ueberschreitung dieses Bautermines wird eine Conventionalstrafe von ein Zwanzigstel der Caution festgestellt.

Weitere Bestimmungen über die Güte der zu verwendenden Materialien, die Art und Weise der Mörtel- und Betonbereitung, hinsichtlich der Ausführung des Mauerwerkes bei den Unterbau-Objecten und den Hochbauten, für die Professionisten-Arbeiten bei letzteren etc., sind in dem Offert-Ausschreibungshefte, welches für alle drei Bahnlinien einheitlich verfasst ist, enthalten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Budweis: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Budweis für den 5. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 7350.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Herstellung einer Schleppbahn für den Venus-Tiefbau-Schacht und einer Rangiranlage zwischen den Stationen Maria Ratschitz und Brüx.) Anf Grund des Ergebnisses der am 20. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für die Herstellung einer normalspurigen, znm nenen Venns-Tiefbau-Schacht in Kummerpursch führenden Schleppbahn, ferner für die Herstellung einer Rangiranlage in km 39·0/1—40·0/1 der Hanptbahn zwischen den Stationen Maria-Ratschitz und Brüx der Banconsens ertheilt. [11. April, Z. 19.059.]

— (Linie Aussig—Komotau: Schleppbahn zur Spiritus- und Pottasche-Fabrik in Brüx: Banconsens.) Für die Anlage einer in km 44·3/4 nächst der Station Brüx abzweigenden und zu dem Fabriksetablissement der Spiritus- und Pottasche-Fabriks-Actiengesellschaft in Brüx führenden normalspurigen Schleppbahn wurde der Bauconsens ertheilt; die Baulänge beträgt 504·5 m. [17. April, Z. 12.925.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linien Prag—Eger, Komotau—Weipert und Falkenau a. d. Eger—Klingenthal: Diverse bauliche Herstellungen.) Auf Grund der erhaltenen Bewilligung gelangen nachstehende bauliche Herstellungen zur Ausführung: eine gemauerte Kohlengrube nächst der Lackiererwerkstätte und eine Aschengrube bei den Heizhausanbauten in der Station Komotau; eine Grube zur Lagerung von Abfallstroh in der Station Carlsbad; eine Aschengrube für das Arbeiterwohnhaus Nr. C. 91 in Oberdorf; zwei Düngergruben für das doppelte Wächterhaus Nr. 175 in der Strecke Falkenau a. d. E.—Rangirstation der Linie Prag—Eger; eine Aschengrube beim Aufnahmsgebäude in der Station Pressnitz—Reischdorf der Linie Komotau—Weipert; eine Düngergrube für das Wächterhaus Nr. 316 der Strecke Hartenberg—Bleistadt und eine Düngergrube für das Wächterhaus Nr. C. 325 in der Station Unter-Grasslitz der Linie Falkenau a. d. E.—Klingenthal. [20. April, Z. 15.949.]

— (Diverse Herstellungen in mehreren Stationen und bei Wächterhäusern.) Für nachstehende Herstellungen wurde die Bewilligung ertheilt: Aufstellung eines Wasserauslaufständers im Anschlusse an die bestehende Trinkwasserleitung in der Station Trnowan; Trinkwasserbrunnen für das Wächterhaus Nr. 20 in der Strecke Jenč—Unhoscht, für das Wächterhaus Nr. 24 der Strecke Unhoscht—Kladno und für das Aufnahmsgebäude in der Station Priesen; ausgemauerte Dünger- und Aschengruben für das Wächterhaus Nr. 19 in der Strecke Jenč—Unhoscht, für das Wächterhaus Nr. 22 in der Station Unhoscht, für das Wächterhaus Nr. 93 der Strecke Saaz—Horatitz, für das Wächterhaus Nr. 98 der Strecke Horatitz—Priesen und für das Wohngebäude Nr. C. 17 in der Station Alt-Kladno. [10. April, Z. 15.001.]

— (Locomotiv-Requisitenschuppen in Komotau.) In der Station Komotau wurde ein Locomotiv-Requisitenschuppen hergestellt. [11. April, Z. 19.058.]

— (Vorbauten bei den Wächterhäusern Nr. 63 und 157.) Bei den Wächterhäusern Nr. 63 der Strecke Krupa—Milostin—Kounowa und Nr. 157 der Strecke Carlsbad—Chodau wurde je ein Vorbau hergestellt. [10. April, Z. 13.138.]

— (Umwandlung eines Zugschrankens nächst Saaz.) Der Zugschranken der Uebersetzung in km 102·879 nächst der Station Saaz wird in einen Handschranken umgewandelt. [6. April, Z. 14.526.]

— (Durchführung von Wasserleitungen.) Durch die Durchfahrt in km 195·691 werden für Zwecke des in der Gemeinde Münchhof gelegenen Richardschachtes der Montan- und Industrialwerke vormals J. D. Stark zwei Wasserleitungen geführt. [4. April, Z. 12.466.]

Böhmische Nordbahn. (Herstellung von hölzernen Schutzhütten bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 24, 46, 47, 49 und 51 der Strecke Prag—Georgswalde, dann beim Wächterhause b/5 der Strecke Bakov—Turnau wurden hölzerne Schutzhütten mit 1 m lichte Breite und 1·50 m Länge errichtet. [11. April, Z. 19.054.]

— (Herstellung von Brunnen.) Bei den Wächterhäusern Nr. 79 und 84 der Strecke Prag—Georgswalde und beim Wächterhause Nr. d/10 der Strecke Bodenbach—Tannenberg wurden Brunnen errichtet. [28. März, Z. 16.559.]

(Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Aufstellung von Hydranten und Verlängerung der Wasserleitung in Böhm.-Leipa.) In der Station Böhm.-Leipa wurden zwei Hydranten aufgestellt und die Wasserleitung verlängert. [11. April, Z. 19.055.]

— (Nebengebäude in Böhm.-Leipa.) In der Station Böhm.-Leipa wird bei dem Materialdepot ein Nebengebäude errichtet. [11. April, 19.052.]

Böhmische Westbahn. (Normalpläne für Signalbuden-Typen.) Die Normalpläne für hölzerne Glockensignalbuden wurden zur Ausführung genehmigt. [14. April, Z. 16.063.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 2. October bis 3. November v. J. fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen an 8 für die Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestimmten Secundärzugslocomotiven statt, welche sämmtlich der Serie 97 angehören und gleichartig nach den mit Handelsministerialerlass vom 21. Juli 1881, S. 16.714, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut sind. Die Locomotiven tragen die Inventarsnummern 9762, 9763, 9764, 9765, 9768, 9769, 9770 und 9771, sowie die Fabriksnummern 2348, 2349, 2350, 883, 2351, 2352, 2353 und 2354. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Die Locomotiven haben je 3 Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind miteinander gekuppelt. Die Locomotiven haben wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung, nach Allan hergestellt, ist aussenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird mittelst 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist jede Locomotive noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, einem Injector, System Friedmann Classe E Nr. 7, einem Injector nach System Anschütz-Schlu Nr. 7, Sandstrenapparat für Vor- und Rückwärtsfahrt, Funkenfänger mit Rohr und Einsatzrohr mit Sieb, Bremse auf 4 Räder wirkend, Vacunmbremse mit Spindelbremse combinirt, auf die Locomotive und den Wagenzug wirkend, Pulsometerwechsel beiderseits, Dampfheizeinrichtung und Handglocke versehen. Das Gesammtgewicht jeder dieser normalspnrigen Locomotiven in ausgerüstetem Zustande beträgt 30 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die Probefahrten wurden auf der 11·8 km langen Theilstrecke Wien—Purkersdorf der k. k. Staatsbahnen in normaler und verkehrter Stellung unternommen und bei der Vorwärtsfahrt maximale Geschwindigkeiten von 62 bis 75 km, bei der Rückwärtsfahrt von 60 bis 74 km pro Stunde, sowie durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41 bis 56 km pro Stunde erzielt. Da sämmtliche Locomotiven selbst bei den erreichten höchsten Geschwindigkeiten stets einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand die vorheschriebenen 8 Secundärzugslocomotiven dem öffentlichen Zugsverkehre zu übergeben. [Z. 22.347.]

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Saronno-Mendrisio.) Das Ohere Comité der Eisenbahnen hat, in Bestätigung der Beschlüsse der vom Ministerinm für öffentliche Arbeiten aufgestellten Commission zur Prüfung der vielbesprochenen Frage des Baues einer Eisenbahn von Saronno nach Mendrisio, vom technischen und ökonomisch-commerciellen Standpunkte aus sein Gntachten dahin abgegeben, dass die Concession für diese Linie nicht zu ertheilen sei, dass hingegen behufs Erleichterung der Communication zwischen Mailaud und dem Gotthardnetz, sobald es die finanziellen Verhältnisse des Staates gestatten, die Verdopplung des Geleises auf der Linie Mailand—Chiasso zu vervollständigen wäre.

— (Ferrovia Centrale e Tramvie Canavesi.) Am 21. März hat die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Canavesischen Centralbahn und Tramway stattgefunden. Es waren 10.121 Actien vertreten. Der Betrieb des Jahres 1893 hat eine ansehnliche Vermehrung der Einnahmen zu verzeichnen. Während des Betriebsjahres 1893 verkehrten auf den Linien des Netzes 12.149 Züge, welche zusammen 275.819 Kilometer zurücklegten. Es wurden 243.540 Passagiere, davon 102.946 zum normalen, 140.594 zum ermässigten Fahrpreise befördert. Auch der Frachtenverkehr erfuhr eine namhafte Erhöhung. Die Einnahmen betrugen nach Abzug der Steuern 582.178·85 L., die Ausgaben 373.789·58 L. Die Dividenden wurden mit 10 L. pro Actie für April und weitere 4·50 L. für October festgesetzt.

— (Turiner Tramway- und Localhahn-Gesellschaft.) Bei der letzten im März stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der Turiner Tramway und Localbahn-Gesellschaft waren 44 Actionäre, 2987 Actien repräsentirend, anwesend. Dem Rechenschaftsherichte zufolge betrugen die Activen der Gesellschaft am 31. December 1893 1,875.511 L., das Erträgniss des Jahres 1893 95.620 L., welcher folgendermassen zur Vertheilung gelangt: 5 pCt. Interessen der Actien 60.000 L., dem Delegirten der Gesellschaft 1420 L., dem Verwaltungsrathe 5200 L., $2^1/_2$ pCt. Dividende an die Actionäre 30.000 L. Der Rechenschaftsbericht wurde genehmigt nnd die Generalversammlung nach erfolgter Wahl des Verwaltungsrathes geschlossen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der täglichen Localfahrten auf der Strecke Grein—Stein—Krems, giltig vom 6. Mai 1894 bis anf Weiteres.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkehren vom 6. Mai an bis auf Weiteres auf der Strecke Grein—Stein—Krems ausser dem Postschiffe täglich noch folgende Localschiffe:

Von Grein nach Stein—Krems fährt täglich ein Localschiff ab um 2 Uhr 40 Min. Nachm. und gelangt unter Berührung sämmtlicher Zwischenstationen, d. i. St. Nicola, Sarmingstein, Isperdorf, Persenbeug, Ybbs, Säusenstein, Marbach, Pöchlarn, Weitenegg, Melk (Abfahrt 5 Uhr 35 Min. Nachm.), Emmersdorf, Aggsbach, Spitz, Weissenkirchen, Rossatz nach Stein um 7 Uhr 5 Min., nach Krems um 7 Uhr 10 Min. Abends. (An Sonn- und Feiertagen fährt dieses Localschiff von Grein und allen Zwischenstationen zu Thal, um eine halbe Stunde später his Stein—Krems.) — Ferner fährt von Melk nach Krems täglich ein Localschiff, und zwar erfolgt die Abfahrt ab Melk um 4 Uhr 40 Min. Früh, die Ankunft in Krems um 6 Uhr 15 Min. Früh.

Von Krems nach Melk fährt täglich ein Localschiff um 6 Uhr 25 M. Früh ab und kommt in Melk um 9 Uhr 45 M. Vorm. an. (Am 20. Mai, 24. Juni, 8. Juli, 5. August, 26. August uud 23. September fährt das Localschiff um 1 Stunde 45 Min. später, also von Krems um 8 Uhr 10 Min. Vorm. zu Berg bis Melk, wegen Anschlnss an die Kremser und Horner Vergnügungszüge.) Ferner um 7 Uhr 25 Min. Abends mit Ankunft in Melk um 10 Uhr 45 Min. Nachts. — (An Sonn- und Feiertagen fährt dieses Localschiff von Krems—Stein und allen Zwischenstationen zu Berg um eine halbe Stunde später bis Melk.) — Die Abfahrt des zwischen Melk—Grein verkehrenden Localschiffes erfolgt täglich ab Melk um 8 Uhr 45 Min. Früh, die Ankunft in Grein um 2 Uhr Nachm.

Für die Benützung der Localschiffe werden Fanrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. — Für die Expedition von Packeten und kleineren Gegenständen mit den Localschiffen besteht ein ermässigter Frachtentarif.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon“ aus Shanghai.) Dieser Dampfer von 2433 T. Gehalt ist am 31. März nach 70tägiger Fahrt mit 21 Passagieren und 2132 Gewichtstonnen factischer Ladung von Shanghai in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Kobe 31.500 kg Fischöl, 3720 kg Curiositäten, 1,200.000 kg Reis, 2500 kg Baumwachs; aus Shanghai 23.540 kg Unschlitt, 3000 kg Effecten, 3880 kg Seide, 8450 kg Felle für Venedig; aus Penang 46.220 kg Pfeffer (hievon 9920 kg für Venedig), 1573 kg Kaffee; aus Yokohama 10.000 kg Curiositäten; aus Singapore 81.300 kg Zinn, 600 kg Droguen, 97.594 kg Pfeffer; aus Batavia 9236 kg Kaffee; aus Canton 6300 kg Seide; aus Hongkong 500 kg Strohmatten, 24.500 kg Quassia, 875 kg Thee, 3600 kg indisches Rohr; aus Colombo 131.037 kg Cocosnussöl, 4567 kg Kaffee, 815 kg Thee, 5075 kg Saganholz, 400 kg Cocosnüsse; aus Calcutta 74.000 kg Baumwolle; aus Bombay 25.375 kg Ricinusölsamen für Venedig, 15.225 kg Kaffee, 1421 kg Curiositäten, 1065 kg Därme, 163.725 kg Baumwolle, 18.270 kg Teakholz, 1000 kg Muster; aus Madras 42.630 kg Ricinussamen für Venedig; aus Aden 1200 kg Curiositäten; aus Suez 826 kg Felle, 720 kg Sennesblätter, 18.330 kg Gummi, 284 kg Effecten; aus Port-Said 4826 kg Felle, 26.720 kg Kaffee, 5460 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 868.628 fl. ö. W.

Fiumaner Seehafen. (Stapellauf eines schwimmenden Docks.) Am 14. April fand im Fiumaner Hafen der Stapellauf eines der dort erbauten schwimmenden Docks (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893) in Anwesenheit der Spitzen der interessirten Staats-See- und Comitatsbehörden, sowie der Vertreter des kgl. Ungarischen Handelsministeriums statt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Elsass-lothringisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über die Schweiz und den Arlberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. Mai 1894 tritt ein neuer Tarif für den oben genannten Verkehr in Kraft, mit welchem directe Fahrkarten zwischen Wien und Innsbruck einerseits und Strassburg (C. B.) und Mühlhausen andererseits über Salzburg oder Selzthal—Arlberg—Buchs—Zürich—Basel S.C.B. eingeführt werden.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 kr. zu erhalten.

Wien, am 27. April 1894. [345]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Verkehrsstelle Eutritzsch in den Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Verkehrsstelle Eutritzsch des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Magdeburg mit den für Leipzig (Magdeburger Bahnhof) bestehenden directen Frachtsätzen in den Tarif für obbezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, den 30. April 1894. [346]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung der Classification des Artikels „Retortenkohle" auf den italienischen Eisenbahnen.

Im Theile I des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr ist auf Seite 88 die mittelst des Nachtrages V vom 1. Juli 1893 zur Einführung gebrachte Position 1409 b/363 d des Waarenverzeichnisses nebst Classification zu streichen und es treten an deren Stelle die folgenden zwei neuen Positionen:

Laufende Nummer des Oesterr.-ungarischen Waarenverzeichnisses	Laufende Nummer des Italienischen Waarenverzeichnisses	Bezeichnung der Waare	Oesterreichisch-ungarische Tarifclassen: ohne Gewichtsbedingung Classe	Wagenladungen von mindestens 5 t Classe	Wagenladungen von mindestens 10 t Classe	Italienische Tarifclassen: Allgemeiner Tarif ohne Gewichtsbedingung Classe	ohne Gewichtsbedingung Classe	Wagenladungen von mindestens Tonnen	Wagenladungen Classe
1409 b	363 d	Retortenkohle und galvanische Kohle (Retortengraphit, Retortencokes)	—	—	—	7	26	8	57
1409 b	363 e	— wie vor, Stifte für elektrische Lampen	3	—	—	3	3	—	—

Wien, am 28. April 1894. [347]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Dumrowitz.

Am 1. Mai 1894 wird die zwischen den Stationen Goldenkron und Krumau auf der Localbahn Budweis—Salnau gelegene Haltestelle Dumrowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Kartenausgabe erfolgt im Zuge.

Im alphabetischen Stationsverzeichnisse (Auflage 1892) ist an entsprechender Stelle nachzutragen:

* Dumrowitz	A	B. S.	Prag

Wien, den 30. April 1894. [348]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Eliminirung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 14 und 15 des ab 1. Mai 1894 giltigen Nachtrages VI zum Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif, Theil II, Heft 4, für den Verkehr zwischen den Stationen der Ungvölgyer Eisenbahn einerseits und Wien, Stadlau und Floridsdorf-Donaufeld andererseits enthaltenen Frachtsätze treten nicht in Kraft.

Demzufolge sind die fraglichen Frachtsätze, sowie die Pos. 37 auf Seite 3 des Nachtrages und die auf Seite 17 des Nachtrages enthaltenen, auf die genannte Localbahn bezüglichen Kilometerentfernungen zu streichen.

Wien, am 1. Mai 1894. [349]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Gaisberg-Bahn.

Aenderung des Tarifes.

Vom 15. Juni 1894 an bis auf Weiteres wird der für Priester, k. und k. Officiere, k. k. Hof- und Staatsbeamte, sowie die Mitglieder touristischer, österreichischer und deutscher Beamten- und Officiersvereine bestehende ermässigte Fahrtarif für die Strecke Parsch—Gaisbergspitze und zurück auf fl. 2·50, ferner 2. der Tarif für die combinirte Bahnfahrt Parsch—Gaisbergspitze und zurück, sowie die Hotelübernachtung auf fl. 5.— festgestellt.

Salzburg, am 30. April 1894. [350]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einführung directer Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen zwischen Teplitz und Sauerbrunn.

Zu den an Dienstagen und Donnerstagen, sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen Teplitz und Sauerbrunn über Dux vom 1. Juni bis Ende August Nachmittags verkehrenden Vergnügungszügen gelangen besondere Fahrkarten zu dem ermässigten Preise von

ö. W. fl. 1.— für die II. Classe
„ —.50 „ „ III. „

inclusive Stempel, giltig für die Hin- und Rückfahrt am Tage der Kartenlösung, zur Einführung.

Ein Gepäcksfreigewicht wird auf diese Karten nicht gewährt.

Teplitz, am 30. April 1894. [351]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau-Donaulände trs. und Regensburg-Donaulände trs.

Nachtrag IV zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 ist der Nachtrag IV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.
2. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes III
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Pfg. = 12 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Mai 1894. [352]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen. (Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, dann der Ausnahmetarife für Malz.) Die seit 1. September 1891 auf Entfernungen von mehr als 200 km im Binnenverkehr der Preussischen Staatsbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-)Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge, ferner die seit 1. November 1893 im Verkehr von bestimmten schlesischen nach bestimmten Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Magdeburg, Köln linksrh. und rechtsrh. bestehenden besonderen Ausnahmetarife für Malz in Ladungen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge werden zum 1. August 1894 aufgehoben.

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen. (Einführung eines Nachtrages zum Personentarif.) Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau sowie Bromberg einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen andererseits, der Nachtrag I in Kraft. Die darin enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 2 genehmigt worden.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Errichtung neuer Aufnahmestellen.) Am 1. Mai d. J. werden in Wyk auf Föhr und in Wittdün auf Amrum Güternebenstellen zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Stückgut (Eil- und Frachtgut) eingerichtet, für welche in dem gleichen Umfange, wie dies bereits für den Verkehr mit der Güternebenstelle Westerland auf Sylt geschieht, eine directe Abfertigung der Stückgüter zu erfolgen hat.

Die näheren Bestimmungen über die Art und Weise der Abfertigung können bei den betheiligten Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen in Erfahrung gebracht werden.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Aufhebung des directen Frachtsatzes für Reichenberg—Genf.) Der am 15. September 1892 eingeführte Frachtsatz für Güter aller Art in Wagenladungen von 7000 kg zwischen Reichenberg S. St. B. und Genf trans. an 59·47 Fr. für 1000 kg tritt am 1. Juli 1894 wieder ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte an werden etwa vorkommende Sammelladungen zwischen Reichenberg und Genf trans. zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen abgefertigt, womit Frachterhöhungen verbunden sind.

Magdeburg-Sächsischer Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Magdeburg-Sächsischen Gütertarife in Kraft.

Dieser bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen u. s. w. anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für einige Stationen des Verbandes.

Deutsch-Russischer Getreide- etc. Ausnahmetarif 1 a, Theil I. (Aenderungen in den bestehenden Beförderungs-Bedingungen für Getreide.) Mit Giltigkeit vom 3./15. April 1894 werden die im Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1 a, Theil I, vom 1./13. August 1893 enthaltenen Beförderungs-Bedingungen unter B. (S. 2 und 3), wonach die Frachtsätze nur für solche Getreide- etc. Sendungen gelten, die überseeisch ausgeführt werden etc., aufgehoben. An deren Stelle tritt folgende Bestimmung: „Die Frachtsätze dieses Tarifes kommen nur für solche Getreide- etc. Sendungen zur Anwendung, die auf den Bestimmuugs- (Hafen-) Stationen von den Eisenbahnwagen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder anf Lager genommen, also nicht mit der Eisenbahn unmittelbar weiter befördert werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung einer Dampfheizungs-Anlage für die neue Locomotiv-Montirung am Bahnhofe zu Linz im approximativen Kostenbetrage von 10.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Gebändepläne und die Berechnung der stündlichen Wärmeverluste für die Heizungsanlage, sowie die Offertformnlarien können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden behoben und daselbst anch nähere Auskünfte eingeholt werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind unter Beischluss des von dem Offerenten unentgeltlich ausznarbeitenden Projectes für die Dampfheizungsanlage versiegelt nnd mit der Aufschrift: „Offert für die Ausführung einer Dampfheizungsanlage für die Locomotiv-Montirung in Linz“ längstens am 21. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

LINZ, im April 1894.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
924	**Buschtéhrader Eisenbahn**		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten ale Frachtgut	Saaz (B.E.B.)	Annathal-Rothan Bleistadt Carlshad Chodau Dassnitz Davidsthal Eger (B.E.B.) Falkenan a/E. Franzensbad (B.E.B.) Hartenberg Klingenthal (B.E.B.) Königsberg-Maria Kulm Mostau-Nebanitz Neusattel Ober-Graslitz Tirschnitz Unter-Graslitz Zieditz	1. Aufgabe in jedem Gewichte 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 44·4 42·7 29·9 33·9 41·4 38·6 48·2 38·2 47·8 41·0 48·2 43·1 44·4 35·3 46·5 46·5 45·4 39·3	 40·3 38·6 26·9 30·5 37·5 34·7 44·4 34·4 44·1 36·9 44·4 39·3 40·3 31·8 42·7 42·4 41·7 35·4	 4·1 4·1 3·0 3·4 3·9 3·9 3·8 3·8 3·7 4·1 3·8 3·8 4·1 3·5 3·8 4·1 3·7 3·9	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. hahnämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
5	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine, welche nach Specialtarif 3 tarifiren	Zuaim	Wien Nordwestbahnhof loce und transit	Für Steintransporte, welche ab einer Verladestelle in der offenen Strecke Zuaim—Wolframitzkirchen mittelst Sonderzügen nach Zuaim verfrachtet werden, und für die Neuanlagen in Wien bestimmt sind. Unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. August 1883	22·6 kr.	11·0 kr.	11·6 kr.	Im Kartirungswege		
926	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kochsalz	Kornenburg	Koliu Castolowitz Reichenau a. Ku.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B., bezw. Tarif Theil II, Heft 1 für den Oesterr. Eisenbahn-Verband	Kreuzer ö. W. 76·0 82·8 90·8	 62·0 78·0 86·0	 14·0 4·8 4·8	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
927	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Laube, Totschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönprieseu-Umschlag Dresden-Elbkai	Solmitz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Frucht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 84*) 79*) 106			Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
928	K. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Jicin	Liban-Psinic	Bei Verfrachtung eines Minimalquantume von 300 Wagons à 10 Tonnen Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende December 1894	Localtarif	Kreuzer ö. W. 10·4	9·2	1·2	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend vorzulegen bis Ende März 1895	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenschnitte	Liban-Psinic	Jicin				10·4	9·2	1·2		Duplicat-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Versender lautend vorzulegen bis Ende März 1895	
929	K. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen		Sand	Königgrätz-Plotist	Sadova-Dobalic	Aufgabe in vollen Wagenladungen d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	6·4	5·0	1·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
930	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art	Podlugovi	M.-Ostran	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten zwei zweiachsigen, oder einer dreiachsigen schmalspurigen Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahn-Verkehre vom 1. Jänner 1894	Heller 216	226	20	Im Kartirungswege		
				Vogošća					218	228	20			
931	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel	Laibach S.B.	Mattuglie-Abbazia	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	50	36	14	Im Kartirungswege		
				Cilli	Mattuglie-Abbazia				78	60	18			
					Triest S.B. und Fiume				80	60	20			
									Heller bezw. incl. ungar. Stener					

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 36 vom 31. März l. J. sub Post 709 ab Blausko ausgewiesene Frachtsatz von 172·6 kr. soll **richtig 172·2 kr.** lauten.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Nächst dem Frachtenbahnhofe der Station Saaz der k. k. österr. Staatsbahnen, gelangt im laufenden Jahre ein Wasserreservoir mit 600 Cubikmeter Fassungsraum aus Stampfbeton nebst der mechanischen Einrichtung im Inneren zur Ausführung. Die auf die Uebernahme dieses Baues, welcher binnen drei Monaten nach erfolgter Bauvergebung ausgeführt sein muss, reflectirenden P. T. Bauunternehmer werden eingeladen, ihre gestempelten Offerte bis 10. Mai d. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Pilsen einzubringen und gleichzeitig ein Vadium im Betrage von 550 fl. für das Wasserreservoir selbst und 50 fl. für die mechanische Einrichtnng bei der Betriebs-Directionscassa zu erlegen.

Die Offerte können sowohl für die gesammten Arbeiten, als auch blos für das Wasserreservoir, beziehungsweise für die mechanische Einrichtung allein, gestellt werden. Die Pläne, Vorausmasse, Baubedingnisse und Offert-Formularien können beim Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction eingesehen werden.

Die Offerte müssen in allen Rubriken ausgefüllt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für ein Wasserreservoir nächst Saaz“ versehen sein.

Offerte, welche den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Pilsen, am 21. April 1894.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Pilsen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 25. April 1894 stattgefnndenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschafts-Statuten und des Beschlusses der am 25. April l. J. stattgefnndenen 36. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 120 Actien dieser Eisenbahn-Gesellschaft wnrden nachstehende Nummern gezogen:

446	1283	3184	3271	4269	4351	4435	4558	4632	4715
4840	4911	5443	5505	5688	5795	5806	5920	6016	6209
6538	6887	7131	7147	7779	7987	7989	8083	8355	8523
9155	9204	9250	9667	9965	10163	10269	10272	10669	10923
11085	11796	11973	12425	12735	13305	13331	13353	14150	14409
15068	15229	15800	15981	16176	16185	17385	17522	17737	18397
18926	19027	19222	19244	19567	20213	20465	20763	21243	21274
21394	21722	21962	22111	22800	22887	23039	23183	23299	23395
24230	24476	24902	25368	25386	25686	27489	27749	27822	27934
28116	28144	28204	28457	28489	28697	28970	29590	29785	29909
31457	31860	32640	33007	33023	33063	33267	33659	33721	34440
36073	36163	36480	36508	36550	36917	37048	37229	37469	37822

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons von einschliesslich Nr. 37 und des Talons vom 1. Juli 1894 mit 500 fl. ö. W. (Fünfhundert Gulden österr. Währ.) Bankvalnta

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nnmmern noch nicht zur Einlösnng gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1892: Nr. 16346.
„ „ „ 1893: Nr. 916 und 6067.

Bei der Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 27. April 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Benrkundung am 25. April 1894 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1894 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen.

a) Von den Theilschuldverschreibungen lit. A per 1500 Mk. d. D. R.-W. 88 Stück, und zwar:

von 357	bis 360	von 4053	bis 4056
„ 589	„ 592	„ 4505	„ 4508
„ 745	„ 748	„ 4873	„ 4876
„ 1873	„ 1876	„ 6337	„ 6340
„ 2261	„ 2264	„ 6877	„ 6880
„ 2817	„ 2820	„ 7813	„ 7816
„ 3077	„ 3080	„ 8997	„ 9000
„ 3165	„ 3168	„ 9685	„ 9688
„ 3397	„ 3400	„ 9837	„ 9840
„ 3521	„ 3524	„ 10457	„ 10460
„ 3845	„ 3848	„ 11349	„ 11352

b) Von den Theilschuldverschreibuugen lit. B per 300 Mk. d. D. R.-W., und zwar:

von 14201	bis 14220	von 20361	bis 20380
„ 15341	„ 15360	„ 25681	„ 25700
„ 17541	„ 17560	„ 28221	„ 28240
„ 18421	„ 18440	„ 29941	„ 29960
„ 19401	„ 19420	„ 36081	„ 36100

Die Auszahluug dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1894 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1894 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark d. D. R.-W., an den Zahlstellen in Oesterreich nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in derselben Valuta oder in Gulden ö. W. Silber in dem dem Curswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Von den in den früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösnng gelangt:

Aus dem Verlosungsjahr 1886,
lit. B, Nr. 22735.
Aus dem Verlosungsjahr 1887,
lit. A, Nr. 4612.
lit. B, Nr. 13481, 13482, 38526, 38527, 38528, 38529, 38530, 38531, 38532, 38901, 38915.
Aus dem Verlosungsjahr 1888,
lit. B, Nr. 13098, 13099, 13100, 17108, 17112, 35212.
Aus dem Verlosungsjahr 1889,
lit. B, Nr. 37485.
Aus dem Verlosungsjahr 1890,
lit. A, Nr. 4242, 4243, 4244, 4390, 8940.
lit. B, Nr. 21755, 21756, 21757, 33598.
Aus dem Verlosungsjahr 1891,
lit. A, Nr. 3771, 8625.
lit. B, Nr. 15651, 15652, 15653, 22211, 22212, 22213, 22254, 22255, 22256, 31613.
Aus dem Verlosungsjahr 1892,
lit. A, Nr. 5456.
lit. B, Nr. 15662, 15663, 15666, 19924, 19925, 19932, 22121, 25238, 25239, 26169, 32456.
Aus dem Verlosungsjahr 1893,
lit. A, Nr. 1081, 2198, 2199, 2496, 7725.
lit. B, Nr. 15052, 15053, 15364, 15365, 17632, 18791, 18800, 19981, 19985, 23088, 23089, 23090, 23091, 33622, 33623, 33624, 33625, 33626, 33627, 33628.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird an dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 27. April 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.

Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.

Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, k. und k. Hof-Spediteur, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.

Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.

Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.

Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.

Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.

Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.

Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.

Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.

Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.

Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.

Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung

BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.

Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.

Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.

Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Raca, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.

Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.

General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.

General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).

Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.

Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**

Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.

Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.

Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,

Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.

Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.

Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 5. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Der Personenverkehr auf den Bahnen Grossbritanniens in der Periode 1861—1891. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 27. April 1894, Z. 20.568, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

Der Herr kgl. ungar. Handelsminister hat darauf aufmerksam gemacht, dass die mit dem h. a. Erlasse vom 22. März d. J., Z. 5740, der geehrten Verwaltung übersendete Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestattet ist, insofern unvollständig sei, als z. B. auf die im gemeinsamen Tarif-Theil I, unter B VII (S. 131) vorgesehenen Frachtbrief-Vermerke nicht Rücksicht genommen worden ist.

Da es auch der Absicht des Handelsministeriums entspricht, in dieser Zusammenstellung alle gesetzlich oder reglementarisch gestatteten Frachtbrief-Vermerke zusammen zu fassen, so wird die geehrte Verwaltung eingeladen, eine entsprechende Ergänzung dieser Zusammenstellung in der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und hierüber zu berichten.

Auch die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen sind in diesem Sinne Seitens des Herrn kgl. ungar. Handelsministers angewiesen worden.

Anlangend die mit dem bezogenen h. a. Erlasse empfohlene Erwägung, betreffend die Einbeziehung der erwähnten, nunmehr entsprechend zu ergänzenden Zusammenstellung der Frachtbrief-Vermerke in den gemeinsamen Tarif-Theil I, so ist dieselbe, was den internen Verkehr betrifft, mit Rücksicht darauf, dass diese Vermerke in obigen Tarif-Theil I bisher ohnehin, jedoch zerstreut, bei den einzelnen Zusatzbestimmungen aufgenommen waren, dahin aufzufassen, dass die Aufnahme der Zusammenstellung als Ganzes in der hinausgegebenen Form und Aneinanderreihung der besseren Uebersichtlichkeit wegen erwünscht wäre.

Wien, am 27. April 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 19, 23, 24, 31, 32, 35, 39, 42, 43, 44, 46 und 47 geänderten Statuten der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach, wonach unter Anderem die Firma der Gesellschaft in Hinkunft „Welser Localbahn-Gesellschaft" lauten wird, genehmigt.

Wien, am 20. April 1894. — Z. 9255. H.-M.-Z. 22.440.

Genehmigung des Anhanges zu den Statuten der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den die geänderten §§ 2, 15, 22, 23, 33, 42 und 46 enthaltenden Anhang zu den Statuten der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 23. April 1894. — Z. 8700. H.-M.-Z. 22.354.

Der Personenverkehr auf den Bahnen Grossbritanniens in der Periode 1861—1891.

1. In England und Wales.

Nach den officiellen Berichten über den Eisenbahnverkehr erreichte der Personenverkehr und die aus demselben resultirenden Einnahmen der Bahnen in der Periode 1861—1891 folgende Ziffern:

	Jahr	Zahl der Reisenden	Differenz in %	Einnahmen £	Differenz in %
1. Classe	1861	18,058.410	—	2,676.354	—
	1871	30,092.538	+ 65·53	3,504.124	+ 26·67
	1881	31,438.954	+ 4·47	3,114.293	— 11·12
	1891	24,743.885	— 21·30	2,598.716	— 16·56
2. Classe	1861	45,357.582	—	3.489.971	—
	1871	73,011.105	+ 60·97	4,596.317	+ 31·70
	1881	57,378.021	— 21·41	2,931.749	— 36·22
	1891	58.377.530	+ 1·74	2,174.588	— 25·83
3. Classe	1861	82,381.380	—	3,535.127	—
	1871	225,449.303	+ 173·67	6,692.971	+ 89·33
	1881	469,376.103	+ 108·20	13,122.104	+ 56·06
	1891	663,434.407	+ 41·34	18,744.206	+ 42·84
Saison- und sonstige periodische Karten	1861	—	—	245.026	—
	1871	139.041	—	678.861	+ 177·06
	1881	483.308	—	1,325.421	+ 95·24
	1891	1,306.205	—	2,151.178	+ 62·30

Die obige Tabelle zeigt, dass in den letzten Jahrzehnten sowohl für die 1. als 2. Classe die Einnahmen im Rückgange sind.

Besonders fühlbar macht sich dies bei der 2. Classe. Die Zunahme im Verkehre 3. Classe ist dagegen höchst bedeutend und hat hiezu theilweise auch der Entfall der 2. Wagenclasse bei verschiedenen Bahnen beigetragen.

Von Interesse erscheint der Vergleich der Bahneinnahmen aus dem Personenverkehre per Kopf der Bevölkerung in den verschiedenen Perioden.

Diese durchschnittlichen Einnahmen per Kopf der Bevölkerung stellen sich, wie folgt:

	1861		1871		1881		1891	
	sh	d	sh	d	sh	d	sh	d
1. Classe	2	8	3	1	2	4¾	1	9½
2. Classe	3	5¾	4	0½	2	3¼	1	6
3. Classe	3	6¼	5	10¾	10	1¼	12	11
Saison-Karten	—	3	—	7¼	1	0¼	1	5¾
Im Durchschnitte aller Classen	9	11	13	7½	15	9½	17	8¼
Für Gepäcksverkehr, Pferde etc.	—	10¾	1	4½	1	10	2	6¼
Post	—	4¾	—	4½	—	4¼	—	4¾
von Personenzügen	11	2½	15	4½	17	11¾	20	7¼

Ein minder günstiges Verhältniss weist die Zahl der Reisen auf, welche per Kopf der Bevölkerung in der Periode 1861—1891 unternommen worden sind:

	Zahl der Eisenbahnfahrten per Kopf der Bevölkerung			
	1861	1871	1881	1891
1. Classe	0·90	1·32	1·21	0·85
2. Classe	2·26	3·21	2·21	2·01
3. Classe	4·11	9·93	18·08	22·88
Im Durchschnitte aller Classen	7·27	14·46	21·50	25·74

Hier zeigt sich, dass die Anzahl der Fahrten per Kopf in 1. und 2. Classe im Jahre 1891 geringer war, als vor 30 Jahren. Bemerkenswerth erscheint die verhältnissmässig geringe Zunahme in den Fahrten 3. Classe von 1881 auf 1891, gegenüber den vorhergegangenen Jahrzehnten.

In der Periode 1861—1871 betrug die Zunahme der Reisen 3. Classe per Kopf der Einwohner 141·6 pCt., von 1871 stieg dieselbe bis 1881 um weitere 82·1 pCt. Dagegen betrug die Steigerung in der Periode 1881—1891 nur mehr 26·55 pCt. An der Hand dieser Daten liegt die Vermuthung nahe, dass nach Schluss der nächsten Censusperiode, d. i. 1901, möglicherweise die Zunahme der Fahrten per Kopf nur mehr ganz unbeträchtlich sein wird.

2. In Schottland.

Nach den officiellen Nachweisen stellen sich die Zahl der Reisenden und die bezüglichen Einnahmeziffern für Schottland folgendermassen:

	Jahr	Zahl der Reisenden	Differenz in %	Einnahmen £	Differenz in %
1. Classe	1861	2,372.074	—	265.092	—
	1871	3,600.786	+ 51·80	379.626	+ 43·21
	1881	4,879.114	+ 35·50	455.436	+ 19·86
	1891	4,167.347	— 14·59	371.751	— 18·30
2. Classe	1861	2,054.124	—	170.757	—
	1871	3,687.070	+ 79·80	268.108	+ 57·01
	1881	3,075.456	— 16·59	167.214	— 37·63
	1891	804.441	— 73·84	44.017	— 73·68
3. Classe	1861	12,818.359	—	560.205	—
	1871	23,832.018	+ 85·92	951.413	+ 69·83
	1881	39,256.879	+ 64·72	1,511.612	+ 58·88
	1891	71,733.800	+ 82·73	2,241.724	+ 48·30
Saison- und sonstige periodische Karten	1861	?	—	24.860	—
	1871	31.776	—	70.575	+ 183·89
	1881	32.987	—	132.917	+ 88·33
	1891	68.726	—	221.425	+ 66·59

Der Rückgang in den Einnahmen 1. Classe, welcher sich bei den Bahnen in England und Wales schon in der Periode 1871—1881 zeigte, trat in Schottland erst im nachfolgenden Jahrzehnte auf.

Dagegen weist die Tabelle für die Zahl der Reisenden 2. Classe und die bezüglichen Einnahmen einen derartigen Rückgang auf, dass der Verkehr in dieser Classe nahezu als im Aussterben zu bezeichnen ist.

Der Fortschritt in der Benützung von Saison- oder anderen periodischen Karten erweist sich in Schottland eher noch etwas grösser als in England und Wales; in

ersterem Lande betrug derselbe für die Periode 1881—1891 66·59 pCt. gegen 62·30 pCt. im letzteren.

Der Vergleich der durchschnittlichen Bahneinnahmen aus dem Personenverkehre per Kopf der Bevölkerung Schottlands in den einzelnen Perioden ergibt folgendes Resultat:

	1861		1871		1881		1891	
	sh	d	sh	d	sh	d	sh	d
1. Classe	1	8 3/4	2	3	2	5 1/4	1	10 1/4
2. Classe	1	1 1/4	1	7 1/4	—	10 3/4	—	2 1/2
3. Classe	3	8	5	8	8	1 1/4	11	1 3/4
Saison-Karten . .	—	2	—	5	—	8 1/2	1	1 1/4
Im Durchschnitte aller Classen . .	6	8	9	11 1/4	12	1 3/4	14	3 3/4
Für Gepäcksverkehr, Pferde etc. . . .	—	5 3/4	—	11 1/4	1	6 3/4	2	2 3/4
Post	—	6	—	6 1/2	—	8 1/2	—	11 3/4
von Personenzügen .	7	7 3/4	11	5	14	5	17	6 1/4

Nachstehende Tabelle zeigt noch die Zahl der Eisenbahnfahrten per Kopf der Bevölkerung in Schottland in den einzelnen Perioden:

	1861	1871	1881	1891
1. Classe	0·77	1·07	1·31	1·03
2. Classe	0·67	1·10	0·82	0·20
3. Classe	4·19	7·09	10·51	17·82
Im Durchschnitte aller Classen .	5·63	9·26	12·64	19·05

[„Railway News."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Ostgalizische Localbahnen. (Allerhöchste Concessionsertheilung.) Unterm 23. Jänner 1894 wurde dem Grafen Ladislaus Bawarowski im Vereine mit Wladimir Grafen Baworowski, Mieczyslaw Grafen Dunin-Borkowski, Adam Grafen Goluchowski und Julius Grafen Korytowski die erbetene A. h. Concession zum Baue und Betriebe der im Gesetze vom 8. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgesehenen Ostgalizischen Localbahnen ertheilt. Das Netz dieser Bahnlinien besteht aus drei von der Strecke Stanislau—Husiatyn abzweigenden Localbahnen, nach Tarnopol, nach Iwanie puste, nach Skala und nach Zaleszczyki. Die erste dieser Linie, welche eine Länge von 72 km besitzt, zweigt in der Station Kopyczyńce ab, berührt die Städte Chorostków, Trembowla-Ostrow und schliesst in Tarnopol an die Galizische Carl Ludwig-Bahn an. Die zweitgenannte, 62 km lange Localbahn nimmt in der Station Hadynkowce ihren Ausgang, berührt die Städte Jezierzany und Borszczow, sowie den Markt Germanówka und endigt bei Iwanie puste an jenem Punkte, wo die aus der Bukowina und aus Russisch-Podolien kommenden Strassenzüge zusammentreffen. Ein 11 km langer Flügel dieser Localbahn führt von Teresin über Cygany nach Skala. Die dritte, 55 km lange Linie des projectirten Bahnnetzes zweigt in der Station Kalinowczyzna ab und führt über Jagielnica und Tluste nach der am linken Ufer des Dniester gelegenen Stadt Zaleszczyki. Die sämmtlichen concessionirten Linien sollen normalspurig und eingeleisig ausgeführt und sollen hiebei in Bezug auf die banliche Anlage, Ausrüstung und Betriebseinrichtungen alle nach Massgabe der Verkehrsverhältnisse zulässigen Erleichterungen zugestanden werden. Nur die circa 9 km lange Theilstrecke Tarnopol—Ostrów der Linie Tarnopol—Kopyczynce wird im Hinblicke darauf, dass dieselbe dereinst auch von der projectirten Verbindungslinie Halicz—Tarnopol mitbenützt werden soll, als Hauptbahn zweiten Ranges zur Ausführung gelangen. Nach der A. h. Concession ist der Bau der genannten Eisenbahnen ehestens zu beginnen und in der Theilstrecke von Tarnopol bis Ostrów längstens bis Ende des Jahres 1895, bezüglich der übrigen Linien aber binnen längstens fünf Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden. Der Betrieb der angeführten Bahnen wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden. Die effectiven Gesammtkosten des geplanten Localbahnnetzes, einschliesslich des Erfordernisses für die Anschaffung des Fahrparkes und für die während der Bauzeit auflaufenden Intercalarzinsen sind nach einem amtlich überprüften Voranschlage auf 9,946.000 fl. oder auf rund 49.200 fl. per Kilometer Bahnlänge berechnet. Dieses Capital soll auf Grund einer vom Staate zu gewährenden Reinertragsgarantie beschafft werden durch Ausgabe eines Nominalbetrages von 11 Millionen Gulden in Titres einer für das neue Bahnnnternehmeu zu bildenden Actiengesellschaft, und zwar von je Einer Million Gulden in Stammactien und in mit einer vierpercentigen Vorzugsdividende auszustattenden Prioritätsactien, dann von 9 Millionen Gulden in vierpercentigen binnen 75 Jahren rückzahlbaren Prioritäts-Obligationen. Die Dauer der Concession ist auf 90 Jahre, vom Tage der A. h. Concessionsertheilung an gerechnet, festgesetzt. [H.-M.-Z. 4740.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Anbau an ein Getreidemagazin in Krakau.) In der Station Krakau wird bei dem Getreidemagazin der Firma „Galizische Bank für Handel und Industrie" ein Anbau hergestellt. [13. April, Z. 19.491.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Brückenwaage in Voitelsbrunn.) In der Personenhalte- und Ladestelle Voitelsbrunn wird für Zwecke der Kuffner'schen Zucker-, Spiritus- und Presshefefabrik in Lundenburg eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [12. April, Z. 19.495.]

— (Linie Kojetein-Bielitz: Entwässerungsanlagen nächst Hnojnik.) In km 126·6/7 nächst der Station Hnojnik wird ein Entwässerungs-Durchlass und in km 117·4 der Strecke Friedek—Dobrau ein Wasserabzugscanal hergestellt. [5. April, Z. 9723.]

Standing - Stramberger Localbahn. (Aufnahmsgebäude in Drholec.) In der Station Drholec wurde wegen Raummangels die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes vorgenommen. [8. April, Z. 18.692.]

— (Stutzgeleise in der Station Nesselsdorf.) Das provisorisch hergestellte 117 m lange Stutzgeleise in der Station Nesselsdorf wird weiterhin belassen. [20. April, Z. 20.574.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ausführung einer Stützmauer.) In km 296·1/2 der Strecke Mosty—Jablunkau wurde eine 50 m lange Cementmauerung hergestellt, um die Terrainbewegung im dortigen Lehnenausschnitt zum Stillstande zu bringen. [20. April, Z. 16.543.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr findet auf die nachfolgenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen:
   a) Spalato—Siverič—Knin;
   b) Perkovic—Slivno—Sebenico;
   c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung;
   d) Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce—Kniaždwór;
   e) Podleze—Niepolomice;
   f) Lititz—Nürschan;
   g) Wama—Russ. Moldawitza.
2. Achenseebahn;
3. Brünner Localeisenbahn;
4. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
5. Gaisbergbahn;
6. Innsbruck—Hall i. Tirol;
7. Kahlenbergbahn;
8. Mühlkreisbahn;
9. Neue Wiener Tramway;
10. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
11. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
12. Prager elektrische Eisenbahn vom Belvedere zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč;

13. Salzburger Eisenbahn und Tramway;
14. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
15. Schafberghahn;
16. Steyrthalhahn;
17. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
    a) Mödling—Hinterbrühl (im elektrischen Betriebe);
    b) Preding—Wieselsdorf—Stainz;
    c) Pöltschach—Gonobitz;
    d) Kapfenberg—Seehach Au;
18. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wien—Wiener-Neudorf).

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft:

In Folge Hochwasser ist die Strecke zwischen Radkersburg und Ober-Radkersburg am 2. Mai unfahrbar geworden. Bis auf Weiteres bleibt der Zugsverkehr in der Strecke Radkersburg—Luttenberg eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Errichtung von Güternebenstellen in Wyk und Wittdün.) Am 1. Mai werden in den Ortschaften Wyk auf der Insel Föhr und Wittdün auf der Insel Amrum Güternebenstellen eingerichtet, welche in directem Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona, sowie mit allen Stationen der Staatsbahn-Güterverkehre und des Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehres stehen. Die directe Abfertigung bleibt jedoch in beiden Richtungen auf Eil- und Frachtstückgüter beschränkt.

Frankreich. (Beistellung, Be- und Entladung der Güterwagen.) Durch Erlass vom 28. Februar hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten über die Beistellung, Be- und Entladung der Güterwagen unter Aufhebung des Art. 15 des Ministerialerlasses vom 26. April 1892 Folgendes bestimmt:

Beistellung. Die Versender sind verpflichtet, dem Abgangsbahnhof schriftlich die Anzahl der Güterwagen, welche sie zur Beförderung der von ihnen zu verladenden Waaren brauchen, nebst der Art und dem Gewicht dieser Waaren anzuzeigen. Innerhalb 48 Stunden nach Empfang des Gesuches setzt die Gesellschaft den Versender von Tag und Stunde, wo die Wagen zu seiner Verfügung stehen, in Kenntniss. Die Beförderungsfristen laufen vom Tage nach Empfang des Gesuches des Versenders, werden aber um die Verzögerungen verlängert, welche die Beladung der Wagen erleidet, wenn diese nicht innerhalb der unten angegebenen Frist ausgeführt ist. Die Gesellschaft kann den Versender nach ihrer Wahl durch die Post, durch Eilboten oder durch Telegramm benachrichtigen, doch dürfen die Kosten dieser Mittheilung, die vom Versender zu tragen sind, keinenfalls die Gebühr für einen Brief übersteigen; hat indessen der Versender die Verwendung des Telegraphen verlangt, so hat er auch die Kosten dafür zu tragen.

Beladung. Die Beladung der Wagen muss im Laufe des Tages, an dem sie zur Verfügung des Versenders gestellt sind, vollständig ausgeführt sein, vorausgesetzt, dass die Mittheilung dem Betheiligten so zeitig übersandt ist, dass er sie spätestens vor $5^1/_2$ Uhr Nachmittags des Tages zuvor, an dem die Beladung ausgeführt sein muss, erhalten hat und dass die Wagen zu der für die Oeffnung des Bahnhofes vorgeschriebenen Stunde zu seiner Verfügung standen. Ist eine oder die andere dieser Bedingungen nicht erfüllt, so wird die dem Versender für die Beladung zugemessene Frist um 24 Stunden vermehrt. Ebenso ist zu verfahren, wenn der Versender in einer Gemeinde wohnt, welche kein Postamt besitzt oder die nicht durch dasselbe Postamt wie der die Nachricht absendende Bahnhof bedient wird, es sei denn, dass die Gesellschaft den Versender durch Eilboten hat benachrichtigen lassen. Nach Ablauf der Fristen wird ein Standgeld von 10 Frcs. für jeden bestellten Wagen und jeden Tag Verzögerung ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit des Wagens erhoben.

Entladung. Die Gesellschaft kann den Empfänger nach ihrer Wahl durch die Post, durch Eilboten oder durch den Telegraph benachrichtigen, wobei die obigen Bestimmungen bezüglich der Kosten der Mittheilung auch für diejenige an den Empfänger massgehend sind. Die Wagen müssen am Tage nach dieser Nachricht vollständig entladen sein, vorausgesetzt, dass diese so zeitig abgesendet wurde, dass sie vor $5^1/_2$ Uhr Nachmittags des Absendungstages bestellt wird. Anderenfalls wird die dem Empfänger für die Entladung bemessene Frist um 24 Stunden verlängert. Ebenso ist zu verfahren, wenn der Empfänger in einer Gemeinde wohnt, die kein Postamt besitzt oder die nicht durch dasselbe Postamt wie der die Nachricht absendende Bahnhof bedient wird, es sei denn, dass die Gesellschaft den Empfänger durch Eilboten benachrichtigen lässt. Wenn die Anzahl der durch den Anmeldezettel desselben Tages angekündigten Wagen mehr als zehn beträgt, so ist der Empfänger nur verpflichtet, an dem gleichen Tage zehn Wagen zu entladen. während er für die übrigen Wagen ohne Rücksicht auf die Anzahl einen ferneren Tag für die Entladung erhält, es sei denn, dass die vollständige Abfertigung auf Verlangen des Absenders oder Empfängers stattgefunden hat. Nach Verlauf der obengenannren Fristen können die Gesellschaften entweder die Entladung selbst ausführen lassen und unbeschadet des gewöhnlichen Lagergeldes für die entladenen Waaren eine Entladegebühr von 0·30 Frcs. für die Tonne erheben, oder aber die Waaren auf den Wagen lassen und nach Ablauf der Fristen ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit des Wagens ein Standgeld von 10 Frcs. für den Wagen und 24 Stunden Verzögerung erheben.

Gemeinsame Bestimmungen. In allen Fällen werden bezüglich der Be- und Entladefristen der Wagen, sowie des Empfanges des Benachrichtigungsschreibens Sonn- und Feiertage nicht in Anrechnung gebracht; ebenso verhält es sich bezüglich der Fristen für die Lieferung der Wagen an den Versender und für die Ablieferung an den Empfänger.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Generalversammlung.) Mit der am 30. April zahlreich besuchten ersten Generalversammlung fand die Wintersession des Vereines ihren Abschluss. Nach Begrüssung der Versammlung erstattete der Vorsitzende, Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, den Jahresbericht. Von der Vorgeschichte der Gründung des Vereines ausgehend, verweist der Bericht auf die grossen Schwierigkeiten, die sich Anfangs den Vereinsbestrebungen entgegenstellten und gibt ein erfreuliches Bild über die Entwicklung des Vereines, welcher auf allen Gebieten des Local- und Strassenbahnwesens seine erfolgreiche Thätigkeit entfaltete. Im abgelaufenen Geschäftsjahre wurden 12 Vereinsabende veranstaltet, an denen ein reiches und vielseitiges Vortragsprogramm geboten wurde. Sehr sympathisch berührt der Bericht die neue Wendung in der Localbahnaction der Regierung und klang in dem Apell aus, dass die von dem Vereine ausgehenden Bemühungen für eine gedeihliche und den erhöhten Anforderungen der Gegenwart entsprechende Entwicklung des Local- und Strassenbahnwesens durch wechselseitige kräftige Unterstützung aller betheiligten Factoren gekrönt werden mögen. Die Versammlung genehmigte den Bericht sowie die Jahresrechnung und votirte dem Vereinsausschusse mit dem Ausdrucke des Dankes das Absolutorium. Hierauf machte der Vorsitzende sehr interessante Mittheilungen über die Budapester Verkehrsanlagen, indem er auch das Project der elektrischen Untergrundbahn, welche durch ihre Eigenartigkeit geeignet ist, in allen Fachkreisen hervorragendes Interesse in Anspruch zu nehmen, einer Besprechung unterzog. Die gegebenen Darstellungen documentiren in glänzender Weise die Rührigkeit und Aufnahmsfähigkeit des ungarischen Verkehrslebens. Der Redner beendet seine Ausführungen, indem er der Hoffnung Raum gibt, dass auch unsere, gegenwärtig jedoch leider noch unzureichenden Verkehrsmittel in gleicher Weise wie in Budapest durch rasches und zielbewusstes Eingreifen zum Jubelfeste der 50jährigen Regierung unseres allergnädigsten Kaisers ihre zeitgemässe Vervollkommnung und eine den grossstädtischen Verhältnissen sich anpassende Umgestaltung erhalten möchten. Der für den heutigen Vereinsabend bestimmte Vortrag des Herrn Directors Hallama musste wegen Unpässlichkeit des Genannten in letzter Stunde abgesagt werden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist die am 15. April für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete 1·4 km lange Strecke Ellenserdamm-Ellenserdammersiel der Grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahn als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit 15. Mai, bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Juli 1894, tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Mai n. St. 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im oben bezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und der Frachtsätze, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 1. Mai 1894. [353]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. Mai 1894 tritt ein Tarif für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau in Kraft, durch welchen der Gütertarif vom 1. Februar 1891 nebst Nachtrag I und der Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. Jänner 1893 nebst Nachtrag I für den Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 30 kr. ö. W. = 50 Pfg. = 60 Centimes käuflich bezogen werden.

Wien, am 1. Mai 1894. [354]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Achensee-Bahn.

Tarifänderung.

Vom 15. Juni 1894 an bis auf Weiteres wird

1. für k. k. Hof- und Staatsbeamte, sowie die Mitglieder touristischer, österreichischer und deutscher Officiers- und Beamtenvereine;
2. für die Ortsangehörigen der Gemeinden Innsbruck, Wilten, Hötting, Hall, Schwaz, Brixlegg, Rattenberg und Kufstein

der ermässigte Fahrtarif für die Strecke Jenbach—Achensee und zurück auf fl. 1·70 festgestellt.

Salzburg, am 3. Mai 1894. [355]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ausgabe eines Verbandsgütertarifes, Theil II.

Mit 1. Juni 1894 tritt ein neuer Verbandsgütertarif, Theil II, im Deutsch-Westösterr.-Ungarischen Seehafenverbande in Kraft.

Derselbe stellt sich als ein entsprechend berichtigter Neuabdruck des bisherigen Theiles II (vom 1. August 1893) sammt Nachtrag I hiezu dar, in welchem überdies die Ausnahmetarife für Eisen durch Frachtsätze für die Ausfuhr über die deutschen Seehäfen erweitert, sowie Frachtsätze für Baumwolle nach Matrei aufgenommen sind.

Exemplare des Tarifes können von den betheiligten Bahnen zum Preise von 40 Hellern bezogen werden. Ein Anhang hiezu, enthaltend Cursdifferenzen, wird unentgeltlich abgegeben.

Wien, am 2. Mai 1894. [356]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Eliminirung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 14 und 15 des ab 1. Mai 1894 giltigen Nachtrages VI zum Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif, Theil II, Heft 4, für den Verkehr zwischen den Stationen der Ungvölgyer Eisenbahn einerseits und Wien, Stadlau und Floridsdorf-Donaufeld andererseits enthaltenen Frachtsätze treten nicht in Kraft.

Demzufolge sind die fraglichen Frachtsätze, sowie die Pos. 37 auf Seite 3 des Nachtrages und die auf Seite 17 des Nachtrages enthaltenen, auf die genannte Localbahn bezüglichen Kilometerentfernungen zu streichen.

Wien, am 1. Mai 1894. [357]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. Mai kamen die Nachträge VIII zum gemeinschaftlichen Tarifheft und zum Heft 1, VII. zu den Heften 2 und 3 und X. zum Ausnahmetarife für Holz zur Einführung, enthaltend u. A. Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene bayerische und rheinisch-westphälische etc. Stationen, Ausnahmetarife für verschiedene Düngemittel, sowie sonstige Tarifergänzungen und Aenderungen. — Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juni in Kraft. Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Rheinisch-Westphälisch-Belgischer Güterverkehr. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für Futtermittel.) Die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Streu und Futtermitteln von Antwerpen (Bassins Entrepôt und Sud Quais) transit, Stationen der Belgischen Staats- und der Grossen Belgischen Centralbahn, nach rheinisch-westphälischen Stationen vom 1. Jänner 1894 enthaltenen, z. Z. giltigen Frachtsätze der Kategorien a bis f für Futtermittel treten mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft; dagegen verbleiben die Frachtsätze der Kategorie f für die Beförderung von Torfstreu, Torfmull, Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu), Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt noch bis zum 1. September 1894 in Giltigkeit.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betreffend. (Aufnahme der Station Furth i. W. in den Ausnahmetarif für Schleifbolz.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai wird die Station Furth i. Wald der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Schleifbolz (Tarifheft 1 Nr. 21, Tarifheft 2 Nr. 6 A) einbezogen. Zur Anwendung kommen die um 0·04 Mk. für 100 kg erhöhten Ausnahme-Frachtsätze der Station Cham.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
932	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Wostroměř	Gutwasser	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 Tonnen.** Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Juni 1894 bis Ende Mai 1895	Localtarif	kr. 4·4 4·0	kr. 3·8 3·0	kr. 0·6 1·0	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende Juli 1895	Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenschnitte, Presslinge und Saturationsschlamm	Gutwasser	Wostroměř Hořic				4·4 4·0	3·8 3·0	0·6 1·0		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis Ende Juli 1895	
933	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern als Frachtgut	Michelob	Auseig (A.T.E.) Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.) Dux Karbitz Setteuz Teplitz	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte. b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. ad a) 41·5 25·5 31·5 39·0 35·0 35·5	ad b) 39·0 24·5 28·5 37·5 32·5 32·5		Im Kartirungswege		
934	Böhmischen Nordbahn		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für den Neubau einer Tricotagenfabrik in Schönlinde bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894 die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schönlinde zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.									Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1895	
935	Böhmischen Nordbahn		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände, welche für die Erweiterung, bezw. den Neubau einer Baumwoll- und Schafwollwaaren-Fabrik in Schluckenau bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894 die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Schluckenau zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.											
936	Böhmischen Westbahn		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 19 vom 17. Februar 1894, unter fortlaufender Post 427, verlautbarte Begünstigung für Baukalk von Beraun nach Pilsen zum Baue einer Sudhausanlage, sowie eines Gährkellers sammt Kühlhaus des bürgerlichen Bräuhauses in Pilsen, findet auch Anwendung auf Kalksendungen für die von diesem Bräuhause zu erbauende Mälzerei und Wasserableitungsanlage in Doubraken.											
937	Kremsthal-Bahn		Schotter	Ober-Michelsdorf	Linz	In Wagenladungen à 10 Tons	Bis auf Widerruf	Ausnahmetarif XIII	19·5 kr.	10·0 kr.	9·5 kr.	Kurtirung		
938	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Düngkalk	Dux	Udwitz-Görkau	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 107 vom 16. September 1893, unter Post Nr. 1726, verlautbarte Frachtbegünstigung wird für **60 Wagen Düngkalk von Dux nach Udwitz-Görkau** unter den gleichen Bedingungen bis 15. Juli 1894 verlängert.									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
939	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Čeány	Nach den im Tarife, Theil III, Heft 1, des österr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhm. Nordbahn: Rakov—Rumburg, Böhm. Leipa—Bodenbach, Bensen—Tannenberg, Kreibitz—Teichstadt—Warnsdorf u. Rohrsdorf—Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.: Josefstadt—Jarowöf—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald, Altpaka—Trautenau und Reichenberg—Gablonz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-ung. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil III, Heft 1	Verschieden	Die im Oesterr.-ung. Eisenbahn-Verbandstarife, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892 für Caeea enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 15 kr. per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautende, mit einem Rückvergütungsstempel noch nicht versehene Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Die im Verordnungsblatte Nr. 2 ex 1894, sub Post 77, verlautbarte Begünstigung wird hiemit ausser Kraft gesetzt
940	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Strohpackpapier und Strohpappendeckel	Pilsen (k. k. St.B. oder B.W.B.)	Krasna (K.F.N.B.) Kremsier (K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 161·9 148·2	Im Kartirungswege			
941	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Bistritz a. H. (K.F.N.B.)	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.), Nestomitz (Zuckerfabrik), Schönpriesen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	108·2 kr.	Im Kartirungswege			
942	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Čerma-Jeleni	Moravan	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	16·7 kr.	14·4 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
943	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Kapfenberg	Wien (Matzleinsdorf) und den vorgelegenen Stationen bis Wr.-Neustadt (incl.) und sämmtl. Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	Heller 52	Verschieden	Im Kartirungswege		
					St. Egyden				61	50	11			
					Neunkirchen				58	48	10			
					Ternitz				58	44	14			
944	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		M a l z	H o h e n a u	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau (Theil II, Tarifheft 2, vom 1. Juli 1893 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Nachtrag 8 B vom 1. August 1887 sammt Anhängen zu Theil III des Oesterr.-Ungar.-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn); Theil III, Heft 3, vom 1. Jänner 1891 nebst Nachträgen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes; Theil III, Heft 3, vom 1. October 1889 nebst Heft 3, vom 1. September 1886 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Süddeutschen Güterverkehres; Theil III, Tarifheft 3, vom 1. November 1888 nebst Nachträgen des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn); Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1888 nebst Nachträgen im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbande; Theil II, Tarifheft 2, vom 1. Juli 1893 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres, und zwar nur bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	6·5 kr. aus dem am Tage des Inkrafttretens des Zugeständnisses in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen laut der nebenbezeichneten Verbandtarife	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sendungen nach anderen Verbandstationen, als Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau im Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt

Fortlaufende Nr.	945	946
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Oetrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Oetrau-Karwiner Revieree, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Oetrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Oetrau-Karwiner Revieree, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Deutsch-Liebau	Lajta-Ujfalu / Bátk / Nagy-Czenk / Vulka-Pordány / Pottendorf-Landegg
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender speciellen Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg), von welchen mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach Lajta-Ujfalu befördert worden sein müssen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Juni 1894 bis Ende Mai 1895	Vom 1. Juli 1894 bis Ende Juni 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif für den Mähriech-Schlesischen Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1891	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungar. Kohlen-Verkehr (via Silleiu—Pressburg, Lundenburg—Marchegg, bezw. Lundenburg—Wien) vom 10. April 1892, resp. Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. Juni 1893
Frachtsatz per 100 kg	32·8 kr.	62·0 / 71·5 / 71·0 / 69·0 / 56·0 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	30·4 kr.	60·3 / 69·8 / 69·3 / 67·3 / 54·3 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·4 kr.	1·7 / 1·7 / 1·7 / 1·7 / 1·7 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütnugswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
947	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	a) Nussdorf trs. b) Wien K.E.B. trs. c) Wien Südbahnhof trs. ad a), b) und c) für Sendungen aus Oberösterreich und Steiermark	Wien Nordbahnhof loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit von der Ursprungsstation bis Wien Nordbahnhof lautenden Frachtbriefen aufgeliefert und ab da innerhalb dreier Monate mit neuen Frachtbriefen in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10000 kg per Frachtbrief nach Russland weiterbefördert werden, wobei die Weiterbeförderung nicht in einer und derselben Sendung erfolgen muss; der Empfänger der in Wien Nordbahnhof anlangenden Sendungen hat hiebei zugleich ab Wien Nordbahnhof bei der Weitersendung nach Russland auf den Frachtdocumenten als Aufgeber zu erscheinen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen vom 1. Mai 1894	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof loco	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof trs.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis Wien Nordbahnhof und von der Station Wien beglaubigte Verzeichnisse über die Weitersendung ab Wien Nordbahnhof, welche Verzeichnisse die Kartirungsdaten ab Wien Nordbahnhof, das Gesammtgewicht jeder Sendung, sowie die Specification der einzelnen Colli nach Zeichen, Nummer und Gewicht, für welche die Vergütung in Anspruch genommen wird, enthalten muss. Die bezeichneten Documente, welche nicht wieder zurückgestellt werden, müssen spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der Colli, für welche das Zugeständniss beansprucht wird, zur Einreichung gebracht werden. — Die Beglaubigung der vorerwähnten Verzeichnisse ist stets sogleich bei jeder einzelnen Weitersendung einzuholen	Auf dasjenige Gewicht, bezw. auf diejenigen Colli einer Sendung, für welche die Weitersendung nach Russland innerhalb der nebenbezeichneten Frist gar nicht oder nicht in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10000 kg per Frachtbrief nachgewiesen wird, findet das nebenstehende Zugeständniss keine Anwendung
948	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Soda	Szczakowa	Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 128·1 kr. b) 99·0 „	a) 105·0 kr. b) 75·0 „	a) 23·1 kr. b) 24·0 „	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 48 ex 1894, unter Position 889, muss es in der Rubrik „und im Namen der" anstatt „Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen", richtig „Betheiligten Verwaltungen" lauten.

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

WIEN I., Lobkowitzplatz 1. PRAG II., Ferdinandsstr. 4.

Siularherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche **Kachelöfen.**
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortscbläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

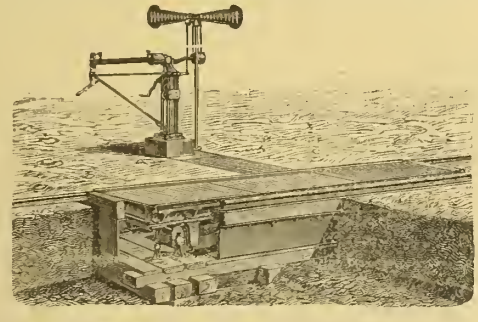
Stahlschreibfedern eigener Erzeugung.

Federhalter jeder Art.

Carl Kuhn & Co.
Gegründet 1843
WIEN.
(403)
In allen Schreibrequisiten-Handlungen zu haben.

Nürnberger. Waaren.

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (411)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse 1
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

F. RINGHOFFER
Waggon- und Tender-Fabrik
MASCHINEN-FABRIK
Eisengiesserei und Kesselschmiede
Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik
Kupferhämmer und Walzwerke.
Hauptniederlassung in **Smichow**
Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.
Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.
(391)

Eisenbahnbedarf.
Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.
Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.
Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liquenr-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.
Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.
Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft
Königshof a. d. Böhm. Westbahn.
Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**
offerirt
CEMENT
in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**
Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.
Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:
Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6
Telephon Nr. 7664. (414)

Specialfabriken
für
PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Farbiges
Carbolineum Krause
zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Austrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnieseu für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

TARIF
für den
Transport von Eil- und Frachtgütern
im (422)
Local- und directen Verkehre der Eisenbahnen Russlands.

Den P. T. Subscribenten dieses Tarifes beehren wir uns mitzutheilen, dass der Theil II, enthaltend sämmtliche Ausnahmetarife, ferner die Gebührenberechnungstabellen zum Verandt bereit stehen.

Durch die Einbeziehung sämmtlicher Localtarife, sowie des sehr umfangreichen soeben erschienenen Nachtrages XII in den Tarif ist beim Theil I, enthaltend die Bestimmungen und die Güterclassification eine kleine Verzögerung eingetreten, dessenungeachtet hoffen wir, in der nächsten Zeit das ganze Werk zu versenden.

Durch die bedeutende Mehrarbeit und den grösseren Umfang des Werkes gegenüber der ursprünglich projectirten Ausgabe sind wir bemüssigt, für jene Interessenten, die nach dem 15. Mai 1894 den Tarif bestellen oder kaufen, den Subscriptionspreis von ö. W. fl. 7.— = Mk. 12.— = Frcs. 15.— auf

ö. W. fl. 10.— = Mk. 17.— = Frcs. 22.—

zu erhöhen.

Die Redaction der „Ost-Europäischen Tarif-Rundschau"
Wien, XIII. Hietzing, Am Platz Nr. 4.

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf
Stets **reichhaltiges Lager** von
Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;
halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)
für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.
Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.
Leistungsfähigkeit der Fabrik: **1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.**
Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.
NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.
(421)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik
zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.
1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.
Preisgekrönten Perlmooser
PORTLAND-CEMENT
und echt **Kufsteiner Roman-Cement**
liefern wir in vorzüglichster, gleichmäseiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Liefernug und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.
Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)
Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:
Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in **Klagenfurt,** f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kroulaud.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 8. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate März 1894 und Vergleich der Einnahmen im I. Quartal 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1894

und Vergleich der Einnahmen im I. Quartale 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate März 1894 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate März 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 10,851.476 Personen und 8,847.101 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 27,342.931 fl. erzielt, das ist per Kilometer 953 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9,545.996 Personen und 8,647.548 t Güter, 27,174.555 fl., oder per Kilometer 970 fl., daher resultirt für den Monat März 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·8 pCt.

Im ersten Quartale 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 27,620.077 Personen und 25,066.311 t Güter, gegen 24,519.722 Personen und 23,822.086 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 74,305.519 fl., im Vorjahre auf 71,500.541 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 28.695 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.004 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 2590 fl., gegen 2553 fl. im Vorjahre, das ist um 37 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 10.360 fl., gegen 10.212 fl. im Vorjahre, das ist um 148 fl., mithin um 1·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten drei Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	81.024
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55.012
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	30.308
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	28.252
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	21.088
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	20.772
7.	Leoben-Vordernberger Bahn	20.492
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.968
9.	Localbahn Swolenowes-Smečna	17.604
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.808
11.	Böhmische Westbahn	16.744
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.668
13.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.308
14.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.956
15.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.696
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.744
17.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13.404
18.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.304
19.	Böhmische Nordbahn	11.608
20.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	11.064
21.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.932
22.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.184
23.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10.176
24.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.124
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.972
26.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	9.972
27.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.880
28.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.564
29.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.132
30.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	8.476

31. Bozen-Meraner Bahn 8.448
32. Kuttenberger Localbahn 7.976
33. Neutitscheiner Localbahn 7.684
34. Mohács-Fünfkirchner Bahn 7.172
35. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn . . 6.924
36. Fünfkirchen-Barcser Bahn 6.764
37. Eisenbahn Wien-Aspang 6.444
38. Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn 6.140
39. Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau) . 6.032
40. Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp. 5.820
41. Mährisch-schlesische Centralbahn 5.788
42. Localbahn Dolina-Wygoda 5.564
43. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz 5.536
44. Unterkrainer Bahnen 5.400
45. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar . . . 5.376
46. Gölnitzthalbahn 5.332
47. Budapester Localbahnen 4.932
48. Localbahn Petroszény-Lupény 4.556
49. Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan) 4.536
50. Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf) 4.348
51. Localbahn Zsebely-Csakovár 4.132
52. Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway) 4.040
53. Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich) . 4.016
54. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn 4.016
55. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 3.856
56. Eisenbahn Vinkovce-Brcska 3.760
57. Kolomeaer Localbahnen 3.704
58. Localbahn Mösel-Hüttenberg 3.536
59. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.456
60. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz 3.360
61. Poprádthalbahn 3.352
62. Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien) 3.284
63. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.256
64. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.180
65. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.136
66. Torontaler Localbahnen 3.132
67. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . . 2.944
68. Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges. . . . 2.892
69. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . . 2.876
70. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb. 2.836
71. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.760
72. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.736
73. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.632
74. Terret-Kowácznaer Localbahn 2.624
75. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 2.600
76. Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.) 2.568
77. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.544
78. Kremsthalbahn 2.488
79. Háromszéker Localbahnen 2.472
80. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch. 2.444
81. Localbahn Laibach-Stein 2.380
82. Böhmische Commercialbahnen 2.288
83. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.252
84. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.192
85. Mühlkreisbahn 2.144
86. Zagorianer Bahn 2.024
87. Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz 1.996
88. Localbahn Asch-Rossbach 1.992
89. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 1.968
90. Localbahn Nágy-Károly—Somkuti 1.960
91. Steyrthalbahn 1.952
92. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás . . . 1.944
93. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton . 1.876
94. Számosthalbahn 1.860
95. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.828
96. Mährische Westbahn 1.788
97. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 1.780
98. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés . . . 1.780
99. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . 1.752
100. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 1.752
101. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T. . . 1.740
102. Bihárer Vicinalbahnen 1.732
103. Localbahn Kaschau-Torna 1.700
104. Muranythalbahn 1.676
105. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.676
106. Welser Localbahnen 1.624
107. Localbahn Strakonitz-Winterberg 1.612
108. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.584
109. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen . 1.552
110. Székler Eisenbahn 1.536
111. Szilágysager Eisenbahn 1.532
112. Löcsethalbahn 1.532
113. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.420
114. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomási . . . 1.384
115. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen 1.380
116. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.380
117. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.364
118. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.344
119. Békéser Comitatsbahnen 1.340
120. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . . 1.336
121. Matraer Vicinalbahnen 1.328
122. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.312
123. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.296
124. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély . . 1.244
125. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft . 1.244
126. Slavonische Localbahn (Strecke Essegg-Našic) 1.208
127. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar 1.136
128. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.100
129. Békes-Csánader Localbahn 1.084
130. Localbahn Potscherad-Wurzmes 1.032
131. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.028
132. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb . 972
133. Haraszti-Ráczkever Localbahn 940
134. Szepes-Béla—Podoliner Localbahn 860
135. Felek-Fogaroser Localbahn 824
136. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz 804
137. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 764
138. Borossebes-Menyházer Localbahn 648
139. Taraczthalbahn 448
140. Localbahn Warasdin-Golubovec 420

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im I. Quartale 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	95·4
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	94·7
Kolomeaer Localbahnen	78·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	60·1
Torontaler Localbahnen	59·0
Localbahn Petroszény-Lupény	55·0
Taraczthalbahn	50·5
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.) .	49·4
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	48·7
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan) . .	45·4

	%
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	45·1
Localbahn Kaschau-Torna	44·1
Localbahn Terret-Kowaszna	39·7
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	39·6
Budapester Localbahnen	39·3
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	36·4
Mezötur-Turkever Eisenbahn	36·1
Haromszéker Localbahnen	36·0
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	34·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	34·4
Székler Eisenbahn	33·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	32·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	32·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	31·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	31·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	28·7
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	28·4
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	27·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	27·6
Brünner Localbahn (Dampftramway)	25·8
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	25·2
Szilágysager Eisenbahn	24·7
Békéser Comitatsbahnen	23·6
Localbahn Budapest-Lajosmizse	23·1
Gölnitzthalbahn	22·9
Löcsethalbahn	22·3
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	20·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	20·2
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	19·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	18·3
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	17·9
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	17·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	17·4
Bozen-Meraner Bahn	17·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	17·3
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	17·1
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	16·4
Localbahn Laibach-Stein	15·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	15·6
Haraszti-Ráczkever Localbahn	14·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13·8
Localbahn Asch-Rossbach	13·7
Poprádthalbahn	13·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	12·9
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	12·7
Bihárer Vicinalbahnen	12·2
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11·3
Neutitscheiner Localbahn	11·2
Steyrthalbahn	10·4
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	10·2
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	9·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	9·1
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	8·2
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	7·8
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	7·6
Eisenbahn Wien-Aspang	6·8
Böhmische Commercialbahnen	6·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·6
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	4·9
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	4·6
Localbahn Reichenberg-Gablonz	4·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	3·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·4
Felek-Fogaraser Localbahn	2·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·2
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·8
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·7
Holicz-Gödinger Localbahn	1·7
Böhmische Nordbahn	1·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	0·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	0·8
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·4

Die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha weist keine Differenz gegenüber dem Jahre 1893 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im I. Quartale 1894 ergibt sich gegenüber den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	1·3
Wiener Verbindungsbahn	1·6
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	1·6
Stauding-Stramberger Localbahn	1·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	2·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2·5
Localbahn Swolenowes-Smečna	2·7
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	2·7
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	2·9
Fünfkirchen-Barcser Bahn	2·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	3·0
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	3·1
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·4
Matraer Vicinalbahnen	3·5
Böhmische Westbahn	3·7
Mühlkreisbahn	3·9
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	4·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	4·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	5·1
Mährische Westbahn	5·5
Kuttenberger Localbahn	6·6
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	6·9
Mährisch-schlesische Centralbahn	7·2
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	8·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	8·5
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	10·8
Zagorianer Bahn	10·9
Kremsthalbahn	11·5
Számosthalbahn	14·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	15·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	16·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	17·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	17·2
Welser Localbahn	23·7
Localbahn Dolina-Wygoda	41·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern

dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat März 1894 ausgewiesene Mehreinnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahres resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Im Monate März 1894 hat der Personenverkehr eine Steigerung um 14.523 Personen, der Güterverkehr dagegen einen Ausfall von 1355 t gegenüber dem Monate März 1893 erfahren.

Die Ursache liegt lediglich in der Verschiebung der Osterfeiertage, die im Jahre 1893 erst in den April gefallen sind.

Böhmische Westbahn. Im Monate März 1894 hat der Personenverkehr um 9536 Personen und der Güterverkehr um 1686 t zugenommen, daher sich gegenüber dem definitiven Resultate des gleichen Monates 1893 eine Mehreinnahme von fl. 2151 herausstellt.

Von dem Artikel „Kohle" gelangten heuer um 3022 t weniger zur Verfrachtung.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2975, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1675, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 1300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5986, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 22.886, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 16.900 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre an diversen Frachten, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch ermittelt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich für den Monat März 1894 im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 402.832 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 199.711 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 53.409 t mit einer Mehreinnahme von fl. 172.670. Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 372.381, d. i. 6·2 pCt.

Im Personenverkehre ist das Ergebniss auf allen Linien ein günstiges. Zur Erzielung dieses günstigen Resultates waren in erster Linie die Osterfeiertage massgebend, welche in diesem Jahre in den Monat März, im Vergleichsmonate des Jahres 1893 hingegen in den Monat April fielen.

Ausserdem wirkte die anhaltend schöne Witterung auf den Personenverkehr günstig ein.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz von 402.832 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 199.711 vertheilt sich mit 88.236 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 18.461 auf die östlichen Linien und mit 314.596 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 181.250 auf die westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Von der im Güterverkehre ausgewiesenen Mehrbeförderung von 53.409 t mit einer Mehreinnahme von fl. 172.670 entfallen + 43.746 t mit einer Mehreinnahme von fl. 220.268 auf die östlichen Linien und + 9663 t mit einer Mindereinnahme von fl. 47.598 auf die westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staaatsbahnen und ist gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Gesammt-Verkehrssteigerung von 3·56 pCt., bezw. eine Gesammt-Einnahmenvermehrung von 3·86 pCt. zu verzeichnen.

Dass im Monate März l. J. die Einnahmenvermehrung percentuell nur um ein Geringes höher ist, als die Verkehrssteigerung, liegt darin, dass sich auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Monat März 1894 im Getreideexportverkehre, welcher erfahrungsgemäss lange Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit entsprechenden Frachtsätzen durchlauft, ein Ausfall von 9870 t ergibt. Theilweise paralisirt wurde dieser Ausfall durch eine Zunahme im Exportverkehre bei Heu und Stroh, sowie durch die regere Güterbewegung im Localverkehre.

Der Rückgang im Getreideexportverkehr auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen war jedoch, wie aus den bereits vorliegenden Ausweisen über die erste Decade des Monates April zu ersehen ist, nur ein vorübergehender, und dürfte zum Theile auch auf die Osterfeiertage zurückzuführen sein.

Für das erste Quartal des Jahres 1894 resultirt auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 624.907 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 410.608 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 340.105 t mit einer Mehreinnahme von fl. 1,419.170.

Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit Gulden 1,829.778, d. i. 10·5 pCt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre auf beiden Linien dieser Bahn beträgt fl. 52.905, und ist dieses Einnahmenplus auf den lebhaften Verkehr mit Russland und Rumänien in den Artikeln Cerealien, Holz und Baumaterialien zurückzuführen.

Bukowinaer Localbahnen.

Die Mehreinnahme dieser Linien entstammt zumeist dem Güterverkehre, welcher eine Mehrbeförderung von 12.489 t, hauptsächlich Schnitt- und Brennholz nach Rumänien aufweist.

Kolomeaer Localbahnen.

Das namhafte Einnahmenplus dieser Bahnen ist einerseits in dem lebhaften Personenverkehre, andererseits dem regeren Güterverkehre (Mehrfrequenz 2562 t), namentlich im Getreide, Mehl und Eisen, zuzuschreiben.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro März 1894 eine Mehrfrequenz von 481.648 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 217.032 und eine Mehrbeförderung von 103.099 t mit einer Mehreinnahme von fl. 258.190, so dass sich ein Gesammteinnahmenplus von fl. 475.222, d. i. 6·9 pCt. ergibt.

Im ersten Quartale des Jahres 1894 resultirt auf den vorbezeichneten Bahnen eine Mehrfrequenz von

901.650 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 459.438 und eine Mehrbeförderung von 503.918 t mit einer Mehreinnahme von fl. 1,739.547 und ergibt sich somit für das erste Quartal 1894 eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 2,198.985, d. i. 11·5 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt pro März 1894 die Frequenz 6735 Personen und die Güterbeförderung 8686 t mit einer Gesammteinnahme von fl. 11.855 gegen fl. 11.999 im Jahre 1893.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme um 80.972 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 66.592 gegenübersteht.

Hingegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte um 1353 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 111.687 sich verringerten.

Die Resultate bei beiden Verkehrsgattungen stehen damit im Zusammenhange, dass die Osterfeiertage heuer früher eintraten als im Vorjahre.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehend genannten Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . . um 26.184·3 t
„ Steinen aller Art . . . „ 3.671·4 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen

bei Mehl und Mahlproducten um 4.370·2 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 1.845·2 „
„ Holz aller Art . . . . „ 1.334·1 „
„ Ziegeln . . . . . „ 2.683·4 „
„ Kohlen . . . . . „ 7.957·5 „

Auf den Localbahnen nahm der Personenverkehr um 7695 Personen zu, die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 368.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 4303 t und des Erträgnisses um fl. 4499, was hauptsächlich auf eine Minderverfrachtung in den Artikeln Getreide aller Art und Holz aller Art zurückzuführen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 4691 Personen und das Erträgniss um fl. 1411 zu; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 3059 t und des Erträgnisses um fl. 2321 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die für den Monat März 1894 resultirende Mindereinnahme gegenüber dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre kann nur dem Umstande zugeschrieben werden, dass der Güterverkehr durch die in diesem Jahre in den März gefallenen Osterfeiertage nachtheilig beeinflusst wurde.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat März 1894 ausgewiesene, provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 7913 = 9·2 pCt. geringer. An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 10.856 = 15·9 pCt., zufolge Minderverfrachtung von 88 t = 0·24 pCt. Kohle, Getreide und Ziegel, dagegen weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 2943 = + 16·5 pCt. zufolge Mehrfrequenz von 8175 Reisenden = 18·9 pCt. aus.

Die Mehrfrequenz im Personenverkehre ist wesentlich durch den stärkeren Verkehr in der Osterwoche, welche in diesem Jahre in den Monat März fiel, dagegen ist die Mindereinnahme im Frachtenverkehre in Folge der vorjährigen Gutschrift per fl. 9012 aus den Rückrechnungen früherer Jahre bedingt worden.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat März 1894 ergibt sich im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 1795 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 262, und aus dem Güterverkehre eine Zunahme der Einnahmen um fl. 107 und des beförderten Frachtenquantums um 648 t, hauptsächlich Kohle und Melasse.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro März 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . + 35.464 Personen und + 13.105·70 fl.
Ergänzungsnetz . . . + 15.104 „ „ + 3.135·92 „
Südnordd. Verbindungsbahn + 12.684 „ „ — 4.178·51 „

Die Mehrleistung und Mehreinnahme ist dem Umstande zuzuschreiben, dass die Osterfeiertage im laufenden Jahre in den Monat März, voriges Jahr jedoch in den Monat April fielen.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro März 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 2.354 t — 31.462·61 fl.
„ „ Ergänzungsnetz — 4.797 t — 25.392·27 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 2.371 t — 2.313·77 „

Der Ausfall beim Ergänzungsnetz ist auf den schwächeren Kohlenverkehr via Aussig-Tetschen und via Mittelwalde zurückzuführen; beim garantirten Netz und bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn haben die Transporte auf längeren Strecken ab und jene auf kürzeren Strecken zugenommen.

In letzterer Hinsicht ist vornehmlich auf die erhöhte Bauthätigkeit in Böhmen, resp. darauf zu verweisen, dass mehr Baumaterialien, welche niedrig tarifiren, zur Verfrachtung gelangten.

Südbahn-Gesellschaft. Auf den gesammten Linien der Südbahn ergab sich im Monate März 1894 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mindereinnahme von fl. 122.804, welche aus einem Plus im Personenverkehre von fl. 172.987 und einem Minus im Frachtenverkehre von fl. 295.791 resultirt.

Das Einnahmenplus des Personenverkehres ist eine Folge der durch die günstige Witterung im diesjährigen Monat März beeinflussten regeren Frequenz, sowie des Umstandes, dass Ostern heuer in den März, im Vorjahre jedoch erst in den Monat April fiel.

Die Mindereinnahmen des Güterverkehres sind auf eine verhältnissmässige Abnahme der Tonnage in mehreren wichtigen Artikeln, insbesondere Werkholz, Fassdauben und Getreide, zurückzuführen.

Die Localbahnen Mödling-Hinterbrühl und Liesing-Kaltenleutgeben erzielten gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 178, bezw. fl. 321, während die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg um fl. 787 zurückblieben.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.984	6.958	2,639.969	1,684.438	1,412.192	4,803.334	6,215.526	890	5,843.145	840	+ 6·0	6.984	6.958
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	79.392	58.831	65.274	212.499	277.773	1.044	246.591	927	+ 12·6	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	25.260	39.540	18.939	59.399	78.338	870	53.929	599	+ 45·2	90	90
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	42.667	19.853	9.152	24.853	34.005	358	36.232	381	— 6·0	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	18.777	7.815	1.935	6.973	8.908	524	9.968	586	— 10·6	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.593	6.693	615	2.285	2.900	193	2.489	166	+ 16·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Vereinigte Linien	176	176	15.828	34.865	6.849	53.582	60.431	343	47.674	271	+ 26·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	6.711	. . . .	4.808	4.808	601	13.122	1.640	— 63·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.263	2.272	1.473	4.017	5.490	275	6.178	309	— 11·0	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.535	1.727	2.002	2.519	4.521	116	3.460	89	+ 30·3	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.511	3.325	1.616	3.057	4.673	312	4.079	272	+ 14·7	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.233	11.194	803	10.257	11.060	335	6.723	204	+ 64·2	33	33
Laibach-Stein	24	24	7.692	2.047	2.665	2.782	5.447	227	5.147	214	+ 6·1	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	14.612	8.467	8.874	11.741	20.615	232	21.951	247	— 6·1	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.701	6.232	3.388	10.950	14.338	159	13.646	152	+ 4·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.292	5.800	230	1.740	1.970	394	1.776	355	+ 11·0	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.797	988	233	741	974	57	1.903	112	— 49·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.085	943	796	1.085	1.881	188	1.927	193	— 2·6	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	6.676	1.703	2.130	2.793	4.923	154	. . . .	. . . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	72	. . .	18.553	11.411	7.209	26.217	33.426	464	. . . .	. . . .	. . .	72	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.158	927	703	1.050	1.753	159	1.779	162	— 1·9	11	11
Welser Localbahn	53	28	17.259	3.251	4.789	3.502	8.291	156	6.967	249	— 37·3	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.555	21.290	1.667	6.683	8.350	491	10.054	591	— 16·9	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	9.501	1.074	2.033	1.637	3.670	131	. . . .	. . . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.555	28.072	186	8.812	8.998	1.125	9.107	1.138	— 1·1	8	8
II K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.330	9.795	564	7.795	8.359	348	6.462	269	+ 29·4	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	932	4.916	116	2.185	2.301	460	2.467	493	— 6·7	5	5
III Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	148.945	829.313	28.772	582.506	611.278	6.052	558.521	5.530	+ 9·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	180.613	155.140	73.007	260.369	333.376	1.042	332.873	1.040	+ 0·2	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	64.721	169.631	57.417	250.430	307.847	1.487	305.696	1.528	— 2·7	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	57.829	191.554	31.928	237.955	269.883	1.451	268.583	1.444	+ 0·5	186	186
Linie Lit. B	236	236	96.251	258.975	42.128	368.648	410.776	1.741	427.676	1.812	— 3·9	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	34.688	52.768	13.802	102.031	115.833	1.273	128.485	1.412	— 9·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	705.533	775.442	458.162	2,090·042	2,548.204	2.460	2,593.299	2.503	— 1·7	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	76.185	28.296	18.322	28.546	46.868	181	50.999	197	— 8·1	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	45.764	83.596	20.090	162.175	182.265	2.848	202.756	3.168	— 10·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	7.603	48.354	1.821	25.386	27.207	1.814	23.581	1.572	+ 15·4	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	51.363	35.997	20.817	57.236	78.053	507	85.966	558	— 9·1	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	266.298	255.014	177.246	634.259	811.505	1.292	829.862	1·321	— 2·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	121.752	273.192	69.161	455.519	524.680	1.704	546.936	1.776	— 4·1	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	435.213	686.432	374.283	1,668.030	2,042.313	1.495	2,043.315	1.496	— 0·1	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 31. März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen:
6,611.256	4,851.106	3,634.703	13,775.738	17,410.441	2.493	3,224.095	12,356.568	15,580.663	2.239	+ 11·3	9.972	8.956	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
211.798	156.970	177.038	558.842	735.880	2.766	169.439	454.983	624.422	2.347	+ 17·9	11.064	9.388	Lemb.-Czern. Jassy E. Lemberg-Czernowitz
71.402	109.427	51.171	173.194	224.365	2.493	45.728	94.362	140.090	1.557	+ 60·1	9.972	6.228	Czernowitz-Suczawa
107.704	57.515	23.555	71.865	95.420	1.004	22.736	75.459	98.195	1.034	— 2·9	4.016	4.136	Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich
46.018	23.865	5.035	20.609	25.644	1.508	4.586	22.218	26.804	1.577	— 4·4	6.032	6.308	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
15.210	17.117	1.757	5.715	7.472	498	1.526	5.038	6.564	438	+ 13·7	1.992	1.752	Asch-Rossbach
41.196	81.752	18.051	126.384	144.435	821	17.193	86.237	103.430	588	+ 39·6	3.284	2.352	Bukowinaer Localb.: Vereinigte Linien
. . . .	15.234	. . . .	11.125	11.125	1.391	. . . .	19.013	19.013	2.377	— 41·5	5.564	9.508	Dolina-Wygoda
14.509	7.460	3.781	15.501	19.282	964	3.744	10.861	14.605	730	+ 32·1	3.856	2.920	Fehring-Fürstenfeld
24.792	5.521	4.934	8.360	13.294	341	4.538	4.640	9.178	235	+ 45·1	1.364	940	Fürstenfeld-Hartberg
14.567	8.400	3.846	8.075	11.921	795	3.622	5.362	8.984	599	+ 32·7	3.180	2.396	Gleisdorf-Weiz
11.069	35.712	2.234	28.334	30.568	926	2.147	15.019	17.166	520	+ 78·1	3.704	2.080	Kolomeaer Localbahnen
21.402	6.289	6.652	7.638	14.290	595	6.372	5.971	12.343	514	+ 15·8	2.380	2.056	Laibach-Stein
39.239	24.713	23.550	34.258	57.808	650	25.576	36.515	62.091	698	— 6·9	2.600	2.792	Lemberg-Belzec
26.349	18.462	7.991	32.196	40.187	447	7.576	35.026	42.602	473	— 5·5	1.788	1.892	Mährische Westbahn
5.821	14.197	583	3.839	4.422	884	570	4.261	4.831	966	— 8·5	3.536	3.864	Mösel-Hüttenberg
5.107	4.903	602	3.778	4.380	258	611	3.135	3.746	220	+ 17·3	1.032	880	Potscherad-Wurzmes
10.124	2.814	1.776	2.573	4.349	435	1.642	3.587	5.229	523	— 16·8	1.740	2.092	Schwarzenau-Waidhofen
17.502	4.750	5.157	7.731	12.888	403	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.612	. . .	Strakonitz-Winterberg
46.454	34.494	17.668	79.543	97.211	1 350	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.400	. . .	Unterkrainer Bahnen
7.731	3.099	1.622	3.275	4.897	445	1.554	2.614	4.168	379	+ 17·4	1.780	1.516	Vöcklabruck-Kammer
43.696	7.907	11.764	9.773	21.537	406	6.239	8.658	14.897	532	— 23·7	1.624	2.128	Welser Localbahn
19.548	66.042	3.866	22.223	26.089	1.535	4.112	27.390	31.502	1.853	— 17·2	6.140	7.412	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
22.794	2.569	5.129	3.949	9.078	324	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.296	. . .	Wodňan-Prachatitz
5.026	87.728	579	28.810	29.389	3.674	. . . .	26.864	26.864	3.358	+ 9·4	14.696	13.432	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
5.955	24.915	1.477	18.671	20.148	840	1.420	17.799	19.219	801	+ 4·9	3.360	3.204	Caslau-Zawratetz
2.330	14.610	328	6.390	6.718	1.344	230	7.304	7.534	1.507	— 10·8	5.376	6.028	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad Ib) angeführten.
398.165	2,070.608	80.793	1.308.217	1,389.010	13.753	76.519	1,261.874	1,338.393	13.251	+ 3·8	55.012	53.004	Aussig-Teplitzer Eisenb
469.947	435.110	183.857	744.715	928.572	2.902	168.463	748.162	916.625	2.864	+ 1·3	11.608	11.456	Böhmische Nordbahn
177.225	460.488	149.657	716.860	866.517	4.186	135.749	733.860	869.609	4.348	— 3·7	16.744	17.392	Böhmische Westbahn
143.467	560.743	78.340	696.787	775.127	4.167	75.823	709.504	785.327	4.222	— 1·3	16.668	16.888	Buschtěhrader Eisenb.: Linie Lit. A
240.435	718.892	102.257	1,123.233	1,225.490	5.193	90.279	1,166.311	1,256.590	5.325	— 2·5	20.772	21.300	Linie Lit. B
85.730	177.961	33.741	348.658	382.399	4.202	30.692	372.370	403.062	4.429	— 5.1	16.808	17.716	Graz-Köflacher Eisenb.
808.830	2,511.159	1,192.233	6,125.179	7,317.412	7.063	1,036.515	6,318.495	7,355.010	7.099	— 0·5	28.252	28.396	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
188.472	95.852	44.371	83.003	127.374	492	40.590	80.215	120.805	466	+ 5·6	1.968	1.864	Localbahnen
119.132	246.113	49.088	435.855	484.943	7.577	48.229	419.897	468.126	7.314	+ 3·6	30.308	29.256	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
19.285	135.801	4.473	72.377	76.850	5.123	4.153	59.408	63.561	4.237	+ 20·9	20.492	16.948	Leoben-Vordernberger
132.458	122.031	53.397	169.485	222.882	1.447	47.308	192.758	240.066	1.559	— 7·2	5.788	6,236	Mähr.-schles. Centralb.
671.943	679.525	452.320	1,705.656	2,157.976	3.436	417.961	1,722.170	2,140.131	3.408	+ 0·8	13.744	13.632	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
316.883	770.080	182.477	1,201.069	1,383.546	4.492	166.675	1,265.917	1,432.592	4.651	— 3·4	17.968	18.604	Ergänzungsnetz
171.526	1,877.092	1,007.514	4,561.335	5,568.849	4.077	982.344	4,490.664	5,473.008	4.007	+ 1·7	16.308	16.028	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1894	1893	Im Monate März 1894 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1894 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	28.472	22.132	7.794	20.476	28.270	857	24.538	744	+ 15·2	33	
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	869.337	388.712	870.257	2,116.405	2,986.662	1.974	3,078.169	2.034	— 2·9	1.513	1,51
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.300	. . . .	1.250	. . .	1.250	313	1.072	268	+ 16·8	4	
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	135.176	131.824	49.949	216.973	266.922	937	265.057	930	+ 0·8	285	28
Wien-Aspang Bahn	89	89	83.317	26.207	26.312	30.252	56.564	636	56.344	633	+ 0·5	89	8
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	20.760	53.447	7.594	69.671	77.265	1.189	86.953	1.338	— 11·1	65	6
Wiener Verbindungsbahn	8	8	73.497	94.605	7.297	52.617	59.914	7.489	56.232	7.029	+ 6·5	8	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	22.834	22.661	5.852	33.286	39.138	205	37.102	194	+ 5·7	191	19
Bozen-Meraner Bahn	31	31	25.243	4.952	17.812	10.907	28.719	926	24.155	779	+ 18·9	31	3
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.898	1.791	1.001	2.805	3.806	152	3.427	137	+ 10·9	25	2
Kremsthalbahn	70	70	17.136	6.542	6.119	10.037	16.156	231	17.408	249	— 7·2	70	7
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.077	2.691	929	1.150	2.079	693	2.050	683	+ 1·5	3	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.040	922	6.345	1.969	8.314	346	7.363	307	+ 12·7	24	2
Mühlkreisbahn	58	58	8.008	1.203	6.096	5.198	11.294	195	10.423	180	+ 8·3	58	5
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.420	4.608	1.736	3.446	5.182	648	4.813	602	+ 7·6	8	
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	2.296	1.669	702	2.160	2.862	191	. . . .	. . .	. . .	15	. .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.181	897	971	1.206	2.177	87	2.256	90	— 3·3	25	2
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	21.013	8.954	6.836	9.137	15.973	1.331	14.959	1.246	+ 6·8	12	1
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	12.399	2.409	4.813	3.350	8.163	128	4.087	100	+ 28·0	64	4
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.849	22.368	1.300	16.164	17.464	970	17.741	986	— 1·6	18	1
Steyrthalbahn	48	48	13.400	4.243	4.030	4.830	8.860	185	8.450	176	+ 5·1	48	4
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.272	20.749	118	14.994	15.112	1,511	16.473	1.647	— 8·3	10	1
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.959	11.856	2.075	14.958	17.033	437	6.246	160	+ 173·1	39	3
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	10.000	5.515	2.360	4.200	6.560	134	2.323	89	+ 50·6	49	2
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	60.926	3.991	5.386	2.333	7.719	772	6.496	650	+ 18·8	10	1
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	161.146	445	24.213	626	24.839	552	22.003	489	+ 12·9	45	4
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	41.053	. . . .	4.810	. . . .	4.810	401	4.075	340	+ 17·9	12	1
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	113.141	. . . .	9.339	. . . .	9.339	1.334	8.355	1.195	+ 11·6	7	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	79.428	. . . .	6.202	. . . .	6.202	1.034	5.104	851	+ 21·5	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	12	4.464	3.369	969	3.083	4.052	289	3.641	303	— 4·6	14	1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	33.150	8.259	4.009	3.482	7.491	576	5.908	454	+ 26·9	13	1
Summe	16.008	15.755	7,147.666	6,684.905	4,037.865	14,856.143	18,894.008	1.180	18,558.557	1.178	+ 0·2	16.008	15.7
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,600.000	1,432.100	1,567.900	5,012.400	6,580.300	884	6,811.701	910	— 2·8	7.488·5	7.48
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	22.200	18.100	6.000	29.000	35.000	515	31.988	470	+ 9·6	68	
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	21.600	2.800	10.800	5.700	16.500	149	16.855	152	— 2·0	111	1
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	5.700	1.800	2.300	2.700	5.000	83	. . . .	. . .	. . .	60	. .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	9.500	2.300	3.800	4.700	8.500	104	. . . .	. . .	. . .	82	. .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.850	2.600	2.300	3.900	6.200	127	5.630	115	+ 10·4	49	
Biharer Vicinalbahnen	132	132	23.700	5.500	9.500	11.100	20.600	156	20.890	158	— 1·3	132	1
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.400	4.900	2.700	4.900	7.600	119	7.263	113	+ 5·3	64	
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	11.600	2.700	7.000	5.500	12.500	94	11.384	85	+ 10·6	133	1

Vom 1. Jänner bis Ende März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
72.239	62.853	19.806	59.094	78.900	2.391	18.077	50.168	68.245	2.068	+ 15·6	9.564	8.272	Ostrau-Friedlander E.
2,191.579	1,131.137	1,944.922	6,031.662	7,976.584	5.272	1,704.535	6,085.135	7,789.670	5.148	+ 2·4	21.088	20.592	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
16.858	. . . . .	2.569	. . . . .	2.569	642	1,999	. . . . .	1.999	500	+ 28·4	2.568	2.000	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
340.111	381.114	130.651	648.290	778.941	2.733	121.015	641.447	762.462	2.675	+ 2·2	10.932	10.700	Südnordd. Verbindgsb.
182.427	75.319	57.691	85.671	143.362	1.611	49.327	84.958	134.285	1.509	+ 6·8	6.444	6.036	Wien-Aspang Bahn
53.876	152.710	19.620	196.546	216.166	3.326	16.740	206.274	223.014	3.431	— 3·1	13.304	13.724	Wien-Pottend.-W.Neust.
164.516	290.929	16 197	145.851	162.048	20.256	11.935	152.739	164.674	20.584	— 1·6	81.024	82.336	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
60.364	78.089	16.120	93.074	109.194	572	15.608	86.732	102.340	536	+ 6·7	2.288	2.144	Böhm. Commercialb.
54.200	13.122	36.963	28.515	65.478	2.112	30.047	25.729	55.776	1.799	+ 17·4	8.448	7.196	Bozen-Meraner Bahn
7.409	5.589	2.495	8.939	11.434	457	2.222	9.212	11.434	457	0	1.828	1.828	Gr.-Priesen-W.-Auscha
44.399	19.412	15.212	28.316	43.528	622	16.837	32.365	49.202	703	— 11·5	2.488	2.812	Kremsthalbahn
23.531	8.340	2.493	3.489	5.982	1.994	2.262	4.144	6.406	2.135	— 6·6	7.976	8.540	Kuttenberger Localb.
23.158	2.719	13.886	5.659	19.545	814	11.921	6.130	18.051	752	+ 8·2	3.256	3.008	Mori-Arco-Riva a./G.
19.186	3.679	15.113	15.982	31.095	536	13.746	18.633	32.379	558	— 3·9	2.144	2.232	Mühlkreisbahn
24.440	13.796	4.481	10.884	15.365	1.921	4.068	9.756	13.824	1.728	+ 11·2	7.684	6.912	Neutitscheiner Localb.
5.734	4.493	1.751	5.739	7.490	499	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. .		1.996	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
8.004	1.727	2.478	2.291	4.769	191	2.195	2.793	4.988	200	— 4·5	764	800	Radkersburg-Luttenbg.
55.787	26.705	17.944	26.922	44.866	3.739	17.260	25.762	43.022	3.585	+ 4·3	14.956	14.340	Reichenberg-Gablonz
29.343	5.845	10.804	8.762	19.566	306	5.920	4.846	10.766	263	+ 16·4	1.224	1.052	Salzkammergut-Localb.
15.133	60.193	3.295	42.525	45.820	2.546	2.808	43.808	46.616	2.590	— 1·7	10.184	10.360	Stauding-Stramberg
34.044	11.793	10.060	13.380	23.440	488	9.361	11.835	21.196	442	+ 10·4	1.952	1.768	Steyrthalbahn
3.959	67.101	458	43.556	44.014	4.401	376	44.841	45.217	4.522	— 2·7	17.604	18.088	Swolenowes-Smečna
14.751	32.013	4.943	39.285	44.228	1.134	5.248	25.166	30.414	780	+ 45·4	4.536	3.120	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
25.135	12.373	5.899	10.981	16.880	345	2.254	3.764	6.018	231	+ 49·4	1.380	924	Preding-Wdf.- Stainz; Pöltschach-Gonobitz; Kapfenberg- Seewies.
													Dampftramways.
157.619	11.742	14.373	6.815	21.188	2.119	12.639	4.196	16.835	1.684	+ 25·8	8.476	6.736	Brünner Localeisenb.-G.
448.596	1.802	63.281	2.178	65.459	1.455	53.897	1.474	55.371	1.230	+ 18·3	5.820	4.920	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
101.185	. . . .	12.119	. . . .	12.119	1.010	9.238	. . . .	9.238	770	+ 31·2	4.040	3.080	Innsbruck-Hall i. T.
296.616	. . . . .	23.458	. . . . .	23.458	3.351	29.712	. . . . .	29.712	4.245	+ 21·1	13.404	16.980	Kahlenberg-Eisenb.- G.: Dampftr. Wien-Nussd.
198.772	. . . . .	15.263	. . . . .	15.263	2.544	13.413	. . . . .	13.413	2.236	+ 13·8	10.176	8.944	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
10.478	5.490	2.095	6.465	8.560	611	2.018	5.083	7.101	592	+ 3·2	2.444	2.368	Salzburger Eisenb. u. Tr.
89.191	8.318	10.568	3.568	14.136	1.087	7.391	3.085	10.476	806	+ 34·9	4.348	3.224	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
8,164.735	19,097.426	10,126.375	41,935.257	52,061.632	3.252	9,070.625	40,460.564	49,531.189	3.144	+ 3·4	13.008	12.576	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
6,700.000	3,874.700	3,877.600	13,220.200	17,097.800	2.283	3,514.299	13,863.453	17,377.752	2.321	— 1·6	9.132	9.284	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
67.400	60.300	18.200	96.800	115.000	1.691	15.849	102.411	118.260	1.739	— 2·9	6.764	6.956	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
56.400	7.850	28.200	15.800	44.000	396	28.193	15.461	43.654	393	+ 0·8	1.584	1.572	Bács-Bodrogher Com.B.
14.500	5.650	6.100	8.500	14.600	243	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		972	. . .	Bálat.-St. György-Szobb
27.000	5.650	10.800	11.400	22.200	271	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		1.084	. . .	Békés-Csanáder Bahn
10.850	6.650	6.500	9.900	16.400	335	4.802	8.505	13.307	271	+ 23·6	1.340	1.084	Békéser Comitatsbahnen
66.400	15.200	26.600	30.500	57.100	433	24.393	26.497	50.890	386	+ 12·2	1.732	1.544	Bihárer Vicinalbahn
15.200	13.750	7.600	13.900	21.500	336	8.460	9.060	17.520	273	+ 23·1	1.344	1.092	Budapest-Lájosmizse
32.900	9.000	19.700	18.100	37.800	284	17.113	14.981	32.094	241	+ 17·8	1.136	964	Debreczin—Füzcsabony —Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März						Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnitt Betriebs-Lä vom 1. Jänner 31. März	
					1894				1893				
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	189
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.000	3.750	4.500	5.000	9.500	167	9.755	171	— 2·3	57	
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.000	1.100	2.000	2.200	4.200	80	3.964	76	+ 5·3	52	
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	8.500	4.600	3.400	9.300	12.700	254	13.250	265	— 4·2	50	
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	17.400	5.300	12.200	10.600	22.800	325	24.229	346	— 6·1	70	
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	11.000	4.500	5.500	9.000	14.500	123	15.721	133	— 7·5	118	
Háromszéker Localbahnen	122	122	23.300	8.200	10.500	16.500	27.000	221	25.464	208	+ 6·2	122	
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	125	3.279	102	+ 22·5	32	
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.100	750	400	1.100	1.500	125	. . . .	. .	. . .	12	. .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	6.000	2.000	3.000	3.000	6.000	150	4.652	116	+ 29·3	40	
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.800	3.400	1.900	5.100	7.000	155	6.341	140	+ 10·7	45	
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.000	1.500	1.200	1.900	3.100	135	2.723	118	+ 14·4	23	
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.000	3.000	2.000	4.500	6.500	73	4.869	54	+ 35·2	89	
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.200	2.100	2.500	2.500	5.000	151	5.024	152	— 0·7	33	
Matraer Vicinalbahnen	127	127	13.500	3.500	5.700	7.000	12.700	100	10.464	82	+ 21·9	127	
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.300	550	700	700	1.400	88	1.120	70	+ 25·7	16	
Muránythal-Bahn	41	. . .	4.300	2.400	1.300	4.700	6.000	146	. . . .	. .	. . .	41	. .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	10.000	5.500	4.000	11.000	15.000	263	9.298	163	+ 61·3	57	
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.000	2.100	800	4.200	5.000	277	4.352	241	+ 14·9	18	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.600	2.200	1.800	3.300	5.100	146	7.161	204	— 23·5	35	
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	400	1.500	100	1.900	2.000	111	1.839	102	+ 9·0	18	
Slavonische Localbahn	49	. . .	4.500	1.000	3.000	2.000	5.000	102	. . . .	. .	. . .	49	. .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.900	900	2.600	1.400	4.000	85	4.567	90	— 5·6	47	
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	8.300	3.700	5.000	7.500	12.500	236	11.233	212	+ 11·3	53	
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	8.300	5.000	5.000	10.000	15.000	250	15.905	265	— 5·6	60	
Szekler Bahn	39	39	5.600	1.900	2.800	2.700	5.500	141	4.877	125	+ 12·2	39	
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. . .	7.200	350	3.600	500	4.100	111	. . . .	. .	. . .	37	. .
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.800	6.000	5.000	9.000	14.000	131	13.018	121	+ 8·3	107	
Taraczthal-Bahn	32	32	650	600	400	1.200	1.600	50	1.446	45	+ 11·1	32	
Torontaler Localbahnen	109	109	17.800	16.000	8.900	32.000	40.900	375	26.551	243	+ 54·3	109	
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.800	2.200	1.700	2.900	4.600	144	3.364	105	+ 37·3	32	
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.900	11.700	3.100	12.900	16.000	320	10.089	201	+ 59·2	50	
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.750	350	750	550	1.300	35	1.507	40	— 12·5	37	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	45.500	12.000	21.000	24.000	45.000	151	41.511	139	+ 8·6	297	
Zagorianer Bahn	116	116	22.500	6.200	10.100	12.400	22.500	194	26.632	229	— 15·3	116	
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. .	2.500	1.900	1.000	3.800	4.800	533	. . . .	. .	. . .	9	. .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	101.863	186.068	54.764	314.525	369.289	962	365.119	951	+ 1·1	384	
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.714	34.452	2.183	44.831	47.014	695	33.802	500	+ 39·0	67·6	6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	50.920	32.195	16.938	47.997	64.935	550	73.073	619	— 11·1	118	
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	267.767	176.202	139.407	490.421	629.828	896	661.592	941	— 4·8	703	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	48.700	51.150	29.610	72.920	102.530	315	101.880	313	+ 0·6	325	
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	976	8.313	300	9.111	9.411	246	8.988	235	+ 4·7	38·3	3
Borossebes-Menyházer Localb.	21	. . .	410	2.180	151	1.700	1.851	88	. . . .	. .	. . .	21	. .
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	5.985	14.063	5.677	26.895	32.572	265	33.482	272	— 2·6	123	1
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	129.306	2.278	18.867	1.567	20.434	484	14.891	353	+ 37·1	42·2	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	33.677	20	3.809	40	3.849	481	4.526	566	— 15·0	8	
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	4.265	3.375	2.497	7.046	9.543	213	. . . .	. .	. . .	44·8	. .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.725	13.688	722	15.015	15.737	477	16.507	500	— 4·6	33	
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.492	945	1.868	1.497	3.365	198	2.959	174	+ 13·8	17	
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	7.476	433	2.241	367	2.608	96	2.405	89	+ 7·9	27	
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.889	625	230	381	611	180	823	242	— 25·6	3·4	
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	2.219	2.677	394	961	1.355	151	909	101	+ 49·5	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.387	1.088	1.168	1.557	2.725	272	2.902	290	— 6·2	10	
Löcsethalbahn	13	13	3.383	870	1.028	738	1.766	136	1.470	113	+ 20·3	13	
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	8.164	10.303	1.584	14.461	16.045	265	16.852	278	— 4·7	60·6	6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	3.346	6.393	1.330	9.511	10.841	160	. . . .	. .	. . .	68	. .
Poprádthalbahn	15	15	6.052	4.879	1.678	3.531	5.209	347	4.201	280	+ 23·9	15	
Szamosthalbahn	222	222	24.836	3.608	17.256	18.080	35.336	159	48.791	219	— 27·4	222	2
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	1.289	1.241	310	706	1.016	84	. . . .	. .	. . .	12	. .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	19	3.600	3	1.050	1.053	182	910	157	+ 15·9	5·8	
Summe	12.687	12.249	3,703.810	2,162.196	2,055.765	6,393.158	8,448.923	666	8,615.998	703	— 5·3	12.687	12.2

Vom 1. Jänner bis Ende März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Personen Anzahl	Güter Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
24.600	11.700	12.300	15.400	27.700	486	10.977	11.199	22.176	388	+ 25·2	1.944	1.552	Debreczin-Hajdu-Nánás
12.200	2.300	6.100	4.600	10.700	206	7.008	3.467	10.475	201	+ 2·4	824	804	Felek-Fogaras
19.900	13.100	7.950	26.250	34.200	684	6.390	30.783	37.173	743	— 8·0	2.736	2.972	Gran—Almás-Füzitö
55.500	15.650	39.000	31.300	70.300	1004	32.875	31.553	64.428	920	+ 9·1	4.016	3.680	G. Kikinda-G. Becskerek
30.200	12.150	15.100	24.300	39.400	334	13.230	22.693	35.923	304	+ 10·2	1.336	1.216	Grosswardein-B.-Vaskoh
57.800	25.000	26.000	50.000	76.000	623	25.767	30.143	55.910	458	+ 36·0	2.472	1.832	Háromszéker Localb.
11.800	2.700	5.950	5.400	11.350	355	5.968	3.536	9.504	297	+ 19·5	1.420	1.188	Hermannst.-Rothenthp.
3.000	2.025	1.350	2.800	4.150	346	. . . . .					1.384	. .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
15.900	6.000	7.950	9.050	17.000	425	7.421	4.406	11.827	295	+ 44·1	1.700	1.180	Kaschau-Torna
11.000	9.550	5.500	14.200	19.700	438	4.839	11.965	16.804	374	+ 17·1	1.752	1.496	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
8.900	5.200	3.550	6.700	10.250	445	2.877	4.741	7.618	331	+ 34·4	1.780	1.324	Kun-St. Márton-Szentes
11.400	8.100	5.700	12.200	17.900	201	4.566	9.086	13.652	153	+ 31·3	804	612	Máros-Ludás—Bistritz
11.200	5.050	6.700	6.100	12.800	388	5.949	6.634	12.583	381	+ 1·8	1.552	1.524	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
35.000	13.950	14.300	27.900	42 200	332	9.045	19.190	28.235	344	— 3·5	1.328	1.376	Matraer Vicinalbahnen
7.100	1.750	2.150	2.250	4.400	275	1.624	1.614	3.238	202	+ 36·1	1.100	808	Mezötur-Turkever E.
10.800	7.000	3.300	13.900	17.200	419	. . . . .					1.676	. . .	Muránythalbahn
25.700	15.800	10.300	31.700	42.000	736	7.902	13.666	21.568	378	+ 94·7	2.944	1.512	Nyiregyháza-M.-Szalka
9.000	8.950	2.550	17.950	20.500	1139	2.220	11.016	13.236	735	+ 55·0	4.556	2.940	Petroszény-Lupény
12.200	6.850	6.100	10.300	16.400	469	7.428	12.370	19.798	566	— 17·1	1.876	2.264	P. Tenyö-K. Szt. Marton
1.200	4.500	300	5.600	5.900	328	362	6.588	6.950	386	— 15·0	1.312	1.544	Ruma-Vrdnik
13.100	3.750	7.300	7.500	14.800	302	. . . . .					1.208	. . .	Slavonische Localbahn
15.700	3.250	7.200	4.900	12.100	257	5.709	6.719	12.428	264	— 2·7	1.028	1.056	Somogy-Szobb-Bárcs
25.100	9.200	15.100	18.600	33.700	636	13.347	12.850	26.197	494	+ 28·7	2.544	1.976	Steinamanger-Pinkafeld
22.300	13.050	13.300	26.200	39.500	658	11.059	26.704	37.763	629	+ 4·6	2.632	2.516	Száthmar-Nagybánya
15.000	5.350	7.500	7.500	15.500	384	5.880	5.306	11.186	287	+ 33·7	1.536	1.148	Székler Bahn
19.600	1.300	9.800	1.700	11.500	311	. . . . .					1.244	. . .	Szentes-H. M.-Vasárhely
13.500	16.700	14.400	26.600	41.000	383	12.486	20.414	32.900	307	+ 24·7	1.532	1.228	Szilágyságer Eisenb.
1.750	1.300	1.050	2.550	3.600	112	714	1.681	2.395	74	+ 50·5	448	296	Taraczthal-Bahn
50.200	30.100	25.100	60.300	85.400	783	21.545	32.280	53.825	493	+ 59·0	3.132	1.972	Torontaler Localb.
7.800	6.050	4.700	8.700	13.400	419	4.361	5.458	9.819	307	+ 36·4	1.676	1.228	Ujszász-Jászapáther E.
7.050	35.000	8.100	38.900	47.000	940	7.672	16.397	24.069	481	+ 95·4	3.760	1.924	Vinkovce-Brcska
5.100	1.100	2.250	1.650	3.900	105	2.356	1.508	3.864	104	+ 0·9	420	416	Warasdin-Golubovec
113.800	39.100	51.700	78.300	130.000	438	41.244	61.882	103.126	347	+ 27·9	1.752	1.388	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
57.800	15.950	26.750	31.950	58.700	506	26.243	39.647	65.890	568	— 10·9	2.024	2.272	Zagorianer Bahn
6.750	3.600	2.700	6.600	9.300	1033	. . . . .					4.132	. . .	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
242.059	547.797	131.202	840.530	971.732	2531	117.814	742.355	860.169	2240	+ 12·9	10.124	8.960	Kaschau-Oderberg. E. ungar. Strecken
12.023	95.406	5.336	115.852	121.188	1793	5.376	89.542	94.918	1405	+ 27·6	7.172	5.620	Mohács-Fünfkirchner B.
123.507	113.100	40.676	163.626	204.302	1731	35.796	153.681	189.477	1605	+ 7·8	6.924	6.420	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
540.431	489.713	351.212	1,384.851	1,736.063	2470	305.127	1,425.186	1,730.313	2461	+ 0·4	9.880	9.844	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
130.723	133.160	79.040	201.920	280.960	864	72.400	188.800	261.200	803	+ 7·6	3.456	3.212	Arader u. Csánader E.
2.239	22.061	748	26.417	27.165	709	623	25.986	26.609	695	+ 2·0	2.836	2.780	Belisče-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
971	3.775	424	2.978	3.402	162	. . . . .					648	. . .	Borossebes-Menyháza
16.528	35.310	15.335	69.592	84.927	690	13.098	73.931	87.029	708	— 2·5	2.760	2.832	Bárcs-Pakracer E.
353.802	5.695	48.001	4.028	52.029	1233	34.589	2.760	37.349	885	+ 39·3	4.932	3.540	Budapester Localb.
96.547	5.106	9.975	1.099	11.074	1384	8.250	3.172	11.422	1428	— 3·0	5.536	5.712	Budapest-Szt. Lörincz
10.604	8.736	6.573	18.652	25.225	563	. . . . .					2.252	. . .	Eperies-Bártfeld
6.940	38.261	1.732	42.244	43.976	1.333	1.553	34.226	35.779	1084	+ 22·9	5.332	4.336	Gölnitzthal-Bahn
20.601	2.766	5.156	4.167	9.323	548	4.344	3.403	7.747	456	+ 20·2	2.192	1.824	Güns-Steinamager
17.963	1.244	5.208	1.149	6.357	235	4.743	799	5.542	205	+ 14·6	940	820	Haraszti-Ráczkeve
4.827	3.365	587	1.872	2.459	723	496	1.920	2.416	711	+ 1·7	2.892	2.844	Holics-Gödinger Lb.
5.021	5.858	872	2.235	3.107	345	895	1.193	2.088	232	+ 48·7	1.380	928	Kesmárk-Szepés-Bela
8.727	3.698	2.734	4.456	7.190	719	2.302	4.082	6.384	638	+ 12·7	2.876	1.914	Keszthély-B. Szt.György
8.947	2.843	2.776	2.204	4.980	383	2.493	1.580	4.073	313	+ 22·3	1.532	1.252	Löcsethalbahn
20.007	26.743	3.871	43.630	47.501	784	3.112	40.959	44.071	727	+ 7·8	3.136	2.908	Marmaroser Salzb. A.-G
9.214	14.420	3.640	29.669	33.309	490	. . . . .					1.960	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
14.463	11.671	4.000	8.569	12.669	838	3.044	8.008	11.052	737	+ 13·7	3.352	2.978	Poprádthalbahn
67.000	22.859	45.561	57.747	103.308	465	46.141	74.809	120.950	545	— 14·7	1.860	2.180	Számosthalbahn
3.251	3.178	771	1.811	2.582	215	. . . . .					860	. . .	Szépes-Béla-Podolin
47	11.240	9	3.800	3.809	656	27	2.700	2.727	470	+ 39·7	2.624	1.880	Terret-Kowacsna
56.042	5,968.885	5,145.839	17,098.048	22,243.887	1755	4,584.396	17,384.956	21,969.352	1794	— 2·2	7.012	7.176	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März	
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.008	15.755	7,147.666	6,684.905	4,037.865	14,856.143	18,894.008	1.180	18,558.557	1.178	+ 0·2	16.008	15.755
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.687	12.249	3,703.810	2,162.196	2,055.765	6,393.158	8,448.923	666	8,615.998	703	— 5·3	12.687	12.249
Hauptsumme	28.695	28.004	10,851.476	8,847.101	6,093.630	21,249.301	27,342.931	953	27,174.555	970	— 1·8	28.695	28.004
Oesterreichische													
Achenseebahn*)													
Gaisbergbahn in Salzburg*)													
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	5.361		1.974		1.974	358	959	174	+105·7		
Schafbergbahn*) (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)													
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	7.621	3.480	3 554	9.818	13.372	127	15.240	145	— 12·4	105	105
K. und k. Bosna-Bahn**)													
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metkovic-Mostar-Sarajevo	275	245	28.036	15.077	11.471	37.688	49.159	178	45.875	187	— 5·0	275	245

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit eingestellt.
**) Ueber die Betriebsergebnisse pro März 1894 ist bis zur Zeit der Drucklegung kein Ausweis eingelangt.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Bahnen weisen die Leoben-Vordernberger Bahn, die Localbahn Cilli-Wöllan und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen aus.

Die Einnahmen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Graz-Köflacher, Radkersburg-Luttenberger und Bárcs-Pakraczer Bahn weisen einen Ausfall von fl. 9688, bezw. fl. 12.652, fl. 79 und fl. 910 aus.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres zeigt für den Gegenstandsmonat aus Anlass der Osterfeiertage eine Mehrbeförderung von 9930 Personen mit einer Steigerung der Einnahmen um fl. 2703, während der Güterverkehr einen Ausfall von 1420 t und fl. 2483 Einnahmen ergibt, wonach aus dem Gesammtverkehre nur eine Mehreinnahme von fl. 220 resultirt.

Für die Periode vom 1. Jänner bis 31. März l. J. wurden gegenüber dem Vorjahre fl. 9077 Mehreinnahmen erzielt, von welchen fl. 8364 auf den Personen- und fl. 713 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Dircction der österr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Erweiterung der Station Wotic: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Wotic für den 10. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 7584.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Geleisepläne, Ober- und Unterbau-Normalien und Hochbaupläne.) Die Stationsgeleisepläne, ferner die Normalien für den Ober- und Unterbau und die Hochbaupläne haben die Genehmigung erhalten. [20. April, Z. 411.]

Königl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Zittau—Reichenberg: Laternenaufstellung in Reichenberg.) In der Station Reichenberg werden aus Sicherheitsrücksichten bei der Verschiebemanipulation drei Pfahllaternen aufgestellt. [7. April, Z. 18.355.]

Elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Provisorische Verlängerung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Herstellung einer provisorischen elektrischen Strassenbahn in Lemberg vom Stryjer Parke bis zum Haupteingange zur galizischen Landesausstellung, als Verlängerung der bereits concessionirten Linie, genehmigt. [7. April, Z. 18.210.]

Eisenbahn Wien—Aspang. (Verstärkung des Oberbaues.) Die beantragte Verstärkung des Oberbaues durch vermehrtes Einziehen von Unterlagsplatten auf der Linie Wien—Aspang wurde genehmigt. [15. April, Z. 13.506.]

Salzkammergut-Localbahn. (Zahnradbahn auf den Schafberg: Erweiterung der Station St. Wolfgang.) Das Project für die Erweiterung der Station St. Wolfgang durch Herstellung eines zweiten Ausweichgeleises, Erweiterung der bestehenden Locomotiv- und Wagenremise, Verlängerung der Schiebebühne und Anlage eines Schleppgeleises wurde zur Ausführung genehmigt. [13. April, Z. 19.492.]

Valsugana-Bahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei-Expositur in Trient hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des k. k. Baurathes Rudolf Stummer Ritter v. Traunfels für die Theilstrecke km 0·0—23·5 der Valsugana-Bahn für den 9. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7578.]

Projectirte elektrische Localbahn vom Hauptbahnhofe in die Stadt Gmunden. (Wagentypengenehmigung.) Die von der Firma Stern & Hafferl vorgelegten Wagentypen für die elektrische Localbahn vom Hauptbahnhofe in die Stadt Gmunden wurden zur Ausführung genehmigt. [16. April, H.-M.-Z. 19.642.]

Vom 1. Jänner bis Ende März 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
18,164.735	19,097.426	10,126.375	41,935.257	52,061.632	3.252	9,070.625	40,460.564	49,531.189	3.144	+ 3·4	13.008	12.576	Sa. d. österr. Eisenb.
9,456.042	5,968.885	5,145.839	17,098.048	22,243.887	1.753	4.584.396	17,384.956	21,969.352	1.794	— 2·2	7.012	7.176	Sa. d. ungar. Eisenb.
27,620.777	25,066.311	15,272.214	59,033.305	74,305.519	2.590	13,655.021	57,845.550	71,500.541	2.553	+ 1·4	10.360	10.212	Hauptsumme
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Achenseehahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Gaisberghahn
6.594	. . . . .	2.459	. . . .	2.459	. . .	1.331	. . . . .	1.331	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbeighahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
20.177	9.888	10.357	27.790	38.147	332	10.316	30.356	40.672	387	— 14·2	1.453	1.548	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	K. u. k. Bosna-Bahn
72.713	45.326	29.412	104.705	134.117	488	21.044	86.724	107.768	440	+ 11·0	1.952	1.760	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metković-Serajevo

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 fand rücksichlich zweier für die k. k. österreichischen Staatsbahnen bestimmter Güterzugslocomotiven mit Schlepptender die technisch-polizeiliche Prüfnng mit anstandslosem Ergebnisse statt. Beide Maschinen sind nach den mit Handelsministerialerlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut, gehören der Serie III c an und tragen dieselben die Inventarsnummern 5722 und 5735 (Bacquehem) und die Fabrikationsnummern 904 und 3696. Sie hesitzen drei Achsen, von denen die zweite die Triehachse ist und welche sämmtlich vor der Feuerbüchse liegen und miteinander gekuppelt sind. Die Maschinen haben wagrechte aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Die Steuerung ist nach Allan innenliegend und geschieht die Umsteuernng mittelst Hehel. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Der Kessel hat eine vollständige Armatnr. Die Maschinen sind ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann Nr. 9 E, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rosette und Einsatzrohr mit Sieh, Vacuumbremse auf Tender und Wagenzng wirkend, Dampfheizeinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite ist normal und beträgt das Totalgewicht der Maschinen im ausgerüsteten Znstande 41·5 Tonnen. Die Probefahrten fanden auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Staatsbahnen statt und wnrden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 68 hezw. 72 km und mittlere Geschwindigkeiten von 45 hezw. 47 km pro Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wnrden beide Maschinen dem öffentlichen Zugsverkehre für die k. k. österr. Staatsbahnen übergehen. [Z. 21.548.]

— (Betriehs-Ausweiche Glaslbremse.) Die im Jahre 1893 vom 1. Juni versuchsweise für den Personenverkehr eröffnete Betriehs-Ausweiche Glaslbremse der Linie Eisenerz—Vordernherg wird vom 1. Mai 1894 an während des ganzen Jahres für den Personenverkehr geöffnet hleiben.

Behebung einer Verkehrsstörung. Der Verkehr auf der Südbahnstrecke Radkersburg—Luttenberg wurde am 3. Mai d. J. mit Zug Nr. 1817 wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Oberlausitzer Kreisbahn.) Der Kreistag des Regierungsbezirkes Liegnitz hat einstimmig beschlossen, die nachgesuchte Zinsgarantie für die projectirte Oberlausitzer Kreisbahn zu übernehmen. Nunmehr haben dem Oberlausitzer Kreishahn-Comité die Provinzialverwaltung, die Stände der Oberlausitz, die Stadt Görlitz und der Kreis Rothenburg, Oberlausitz, einschliesslich der Stadt Niesky mit 2500 Mark ihre Hilfe zugesagt; der Kreis Görlitz hat sich noch zurückgehalten. [„Die Strassenhahn."]

— (Erfurter elektrische Strassenhahn-Gesellschaft.) Der Erfurter elektrischen Strassenhahn-Gesellschaft, welche sich den sämmtlichen Bestimmungen des Gesetzes über Kleinbahnen unterworfen hat, ist die Genehmigung zur Herstellung einer elektrischen Strassenhahn nach dem System Thomson-Hauston auf den im Stadt-, bezw. Landkreise Erfurt gelegenen Strecken: Ilversgehofen(Bahnhof)—Flora, Auen, Reller—Bahnhof, Erfurt—Arnstädterstrasse, Hirschgarten—Schützenhaus ertheilt. [„Die Strassenbahn."]

Schweiz. (Project einer Eisenhahn vom Bahnhofe Cornavin in Genf nach La Praille hei Carouge.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 11. April empfiehlt der Bundesrath die Ertheilung der Concession an den Canton Genf für den Bau und Betrieb einer Eisenhahn vom Bahnhofe Cornavin in Genf über Jonction nach La Praille bei Carouge auf die Dauer von 80 Jahren. Das Theilstück Cornavin-Jonction soll einspurig, jedoch als internationale Linie gehaut werden, während die Strecke Jonction-La Praille blos für den Güterverkehr hestimmt und als Strassenbahn hergestellt werden würde. Die Länge der Bahn beträgt zusammen 3100 m, wovon 1100 m auf die Haupthahn, 2000 m auf das Industriegeleise entfallen, die Spurweite 1·485 m, die Maximalsteigung hei der Hauptbahn 17‰, beim Industriegeleise 9‰, der Minimalradius 360 bezw. 130 m. Bei Vernets ist eine Zwischenstation vorgesehen.

— (Erneuerung der Concession für eine Eisenbahn von Wetzikon nach Bauma.) Die durch Bundesheschluss vom 9. Juni 1891 ertheilte Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswill nach Bauma beantragt der Bundesrath in der Botschaft vom 11. April mit der Massgabe zu erneuern, dass die in Art. 5 vorgesehene Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finan-

ziellen Vorlagen, sowie der Statuten, auf zwei Jahre (31. December 1895) bestimmt wird.

— (Abänderung der Concession für eine Strassenbahn von Neuenburg nach St. Blaise.) Der Bundesrath beantragt in der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 11. April, die Concession für eine Strassenbahn von Neuenburg nach St. Blaise vom 10. Octoher 1891 dahin abzuändern, dass für Kinder unter drei Jahren, soferne für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts zu bezahlen ist, während die 20 pCt. Ermässigung für Hin- und Rückfahrt zu entfallen hat.

— (Erweiterung der Concession der Sihlthalbahn.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 20. April heantragt der Bundesrath, der Sihlthalbahn-Gesellschaft die Concession für den Weiterbau ihrer Linie von der hisherigen Endstation Sihlwald bis zur Steinmatt behufs Anschlusses an die dortige Nordostbahnstation Sihlbrücke der Linie Thalweil—Zug bedingungsweise zu ertheilen. Als Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen wurden 12 Monate, vom Datum des Concessionsactes an gerechnet, festgesetzt. Die Gesellschaft hat sich zu verpflichten, den Weiterbau der Linie so zu fördern, dass die Betriebseröffnung gleichzeitig mit derjenigen der Linie Thalweil—Zug stattfinden kann.

Italien. (Eisenbahn Rom—Viterbo.) Am 14. April hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Linie Rom—Viterbo stattgefunden und steht die Eröffnung dieser Linie demnächst bevor.

— (Eisenbahn Parma—Spezia.) Ueber diese demnächst zur Eröffnung gelangende Linie entnehmen wir dem „Monitore delle Strade ferrate“ Nachstehendes: Die Linie hat eine Gesammtläuge von 119.340·93 m und erhält ausser den Kopfstationen noch jene von Collecchio, Fornovo, Citerna, Lesignano-Palmia, Solignano, Valmopyola, Berceto, Borgotaro, Giunadi, Pontnemoli, Fillattiera, Villafranca-Bagnone, Aulla und Vezzano, und die Haltestellen Vico Fertile, Ozzano, Ostia, Sicciana-Terrarossa, Caprigliola-Alhiano und S. Stefano. Sie hat 32 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 25.422·27 m, von welchen jener von Borgallo mit 7971·54 m der längste ist.

— (Dampftramway Monza-Trezzo-Bergamo.) Die Actionäre genannter Dampftramway haben in Monza am 2. April ihre Generalversammlung abgehalten, bei welcher 1650 Actien vertreten waren. Nach dem Rechnungsahschlusse betrugen die Einnahmen im Betriehsjahre 1893 192.415·25 L., die Ausgaben 173.878·18 L., mithin das Reinerträgniss 19.537·07 L. Die Dividende wurde mit 5 L. pro Actie bemessen. Nach einstimmiger Genehmigung des Rechnungsabschlusses wurde zur Wahl des Verwaltungsrathes geschritten.

— (Secundärbahnen.) Betriebseinnahmen der Secundärbahnen in den ersten 7 Monaten des Betriebsjahres 1893/94:

Eisenbahn	1. Juli bis 31. Jänner 1894	1. Juli bis 31. Jänner 1893	Differenz
Basaluzzo—Frugarolo	7.091	7.641	— 550
Turin—Rivoli	90.994	88.743	+ 2.251
Neapel-Nola-Baiano	222.344	229.834	— 7.490
Lugano-Eisenbahn	43.172	45.433	— 2.261
Turin-Cirie-Lanzo	328.673	331.938	— 3.265
Settino-Rivarolo-Castellamonte	220.598	220.799	— 201
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	187.023	193.530	— 6.507
Ferrovie Reggio-Emilia	132.670	117.564	+ 15.106
Novara-Seregno	264.314	236.549	+ 27.765
Nord-Milano	1,486.360	1.432.498	+ 53.862
Poggibonsi-Colle	34.044	35.848	— 1.804
Santhia-Biella	406.493	396.698	+ 9.795
Valle Soriano	161.507	161.347	+ 161
Reali Sarde	958.332	1,009.744	— 41.412
Secondarie Sarde	397.306	313.370	+ 83.936
Suzzara-Ferrara	173.149	131.562	+ 41.586
Arezzo-Stia	93.000	89.357	+ 3.643
Conegliano-Vittorio	49.600	49.408	+ 192
Bologna-Portomaggiore	164.500	163.675	+ 825
Padua-Montebelluno	78.800	82.522	— 3.722
Vicenza-Sehio	203.000	174.466	+ 28.534
Parma-Suzzara	81.600	83.988	— 2.388
Cividale-Portogruaro	147.500	124.120	+ 23.380
Torre Arsiero	83.800	88.710	— 4.913
Vicenza-Treviso u. Padua-Bassana	433.500	370.061	+ 63.439

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 30. April herausgegebene LIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 562: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. April 1894, Z. 50.013, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Winterberg als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 563: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. Decemher 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verhoten ist.

— (Inhalt des LX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 4. Mai herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 564: Verordnung des kgl. hayerischen Staatsministeriums des Innern vom 8. März 1894, Z. 3064, hetreffend die Vieheinfuhr aus Bayern nach Oesterreich-Ungarn.

Generalversammlungen.

5. Mai: Prag-Duxer Eisenbahn.
10. „ Buschtěhrader Eisenbahn.
10. „ Bozen-Meraner Bahn.
11. „ Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
12. „ Leoben-Vordernberger Bahn.
13. „ Vereinigte Arader und Csanader Localhahnen.
16. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
17. „ Ostrau-Friedlander Eisenhahn.
19. „ Eisenbahn Reichenherg-Gablonz-Tannwald.
22. „ Betriehsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
25. „ Böhmische Commercialhahnen.
25. „ Oesterr. Nordwestbahn.
26. „ Steyrthalbahn.
26. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
28. „ Südbahn-Gesellschaft.
28. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
29. „ Böhmische Westhahn.
29. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
30. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
30. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
31. „ Kaschau-Oderberger Bahn.
31. „ Böhmische Nordbahn.

Dividenden.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. Ah 1. Mai fl. 1.50 ö. W.

Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 31.— österr. Währung. Für den Genussschein fl. 21.— ö. W.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. Vom 17. April ab fl. 5.60 ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenhahn. Vom 1. Mai ab für die Actie fl. 72.— ö. W. Für den Genussschein fl. 57.— ö. W.

Brünner Localeisenbahn. Ab 1. Mai fl. 3.— ö. W.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Ab 1. Mai per Actie fl. 9.— ö. W. Per Genussschein fl. 4.— ö. W.

Salzhurger Eisenhahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 12.— ö. W.

Verlosungen.

Am 11. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 25. April:

Aussig-Teplitzer Eisenhahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Juli) und 4 pCt. Prioritäts-Obligationen in Mark (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. Em., 5 pCt. Gold-Prioritäten II. Em. und 4 pCt. Silher-Prioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 2. November).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien I., II., III. und IV. Emission und 4 pCt. steuerpflichtige, sowie steuerfreie Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Novemher).

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Neusattel-Schaboglück.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Saaz gelegenen Station „Neusattel-Schaboglück" wird vom 1. Mai 1894 an in „Schaboglück" abgeändert.

Wien, am 2. April 1894. [358]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Instradirung der Schnellzugs-Eilgüter im Verkehre Wien—Paris.

Der vom 1. April 1893 an giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien (K.E.B.) und Paris findet in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1894 nur auf der Route Salzburg—Ulm—Mühlacker—Kehl—Avricourt Anwendung.

Wien, am 27. April 1894. [359]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung des Tarifes vom 1. September 1892.

Mit 1. August 1894 tritt der vom 1. September 1892 giltige Tarif für den obbezeichneten Verkehr sammt den dazu erschienenen Nachträgen I bis VI ausser Wirksamkeit.

Wien, am 2. Mai 1894. [360]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Getreideverkehr.

Aufhebung des Getreidetarifes.

Mit 1. August 1894 tritt der vom 1. Mai 1892 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehre sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III ausser Kraft.

Ueber die Einführung des neuen an dessen Stelle tretenden Tarifes wird seinerzeit die bezügliche Publication erfolgen.

Wien, am 5. Mai 1894. [361]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Mai 1894, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1894 giltigen Nachtrage VI zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes soll es auf Seite 6 unter D (Aenderungen) in der ersten Zeile des zweiten Absatzes anstatt „Post-Nr. 350, 349 bis 357", richtig „Post-Nr. 345, 350 bis 357" lauten.

Prag, am 4. Mai 1894. [362]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII.

Mit 1. Juni 1894 tritt zum Magdeburg-Sächsischen Verbandstarife vom 1. August 1890 der Nachtrag VIII in Kraft, welcher bei der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·15 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 2. Mai 1894. [363]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Verbandsverkehr, sowie Sächsischer Local- und Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Die seit September 1891 für Entfernungen von mehr als 200 Kilometer giltigen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ferner der seit 21. December 1893 giltige Rückvergütungstarif für die Beförderung von Malz von Dresden, Löbau, Niedersedlitz, Pirna und Schöna nach aussersächsischen Stationen westlich und nördlich von Leipzig, Röderau und Elsterwerda treten Ende Juli 1894 ausser Kraft.

Dresden, am 2. Mai 1894. [364]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Aufnahme der Station Eutritzsch in den Verband.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai wird die zwischen der Bahnlinie Schkeuditz—Leipzig (Magdeb. Bhf.) und der Verbindungsbahn nach Leipzig (Sammelbahnhof) gelegene Haltestelle Eutritzsch der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet und mit nachstehenden Tarifentfernungen der Knotenstationen in den Tarif einbezogen: Kufstein 551, Passau 456, Eger 200, Simbach 494, Furth i. W. 363 und Salzburg 560.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II a, vom 15. August 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai ab gelangt der Nachtrag V zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifes über Elsass-Lothringen zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifhefte 1 (Baden), 4 (Sachsen) und 13 (Pfalz), sowie neue Frachtsätze im Verkehre mit Bayerischen und Württembergischen Stationen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aufnahme der Station Speyer Hafen in den Verband.) Mit Wirkung vom 16. April ist die Pfälzische Station Speyer Hafen in den vorbenannten Tarif einbezogen worden, und zwar bleibt die Güterabfertigung auf die vom Wasserumschlage herrührenden oder für denselben bestimmten Wagenladungsgüter beschränkt. Bis znr demnächstigen Ausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages ist die Station Speyer Hafen in der Kilometertafel II des Tarifes vom 1. Jänner 1891 mit nachstehenden Entfernungen nachzntragen: Eger 433, Furth i. W. 442, Kufstein 475, Passau 500, Salzburg 529 und Simbach 499.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. November 1893. (Ermässigung für Düngemittel.) Vom 1. Mai ab finden im Verkehre zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits für bestimmte Düngemittel (Seite 3, 5 und 6 des Bayerischen Ausnahmetarifes vom 1. März 1894) die Frachtsätze des im inneren Verkehre der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen am 1. März 1894 eingeführten Ausnahmetarifes für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln unter Zugrundelegung der nach dem Wechseltarife vom 1. November 1893 und dem Nachtrage I hiezu vom 16. April 1894 sich ergebenden Tarifkilometer ebenfalls Anwendung. Die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifes C für Kalk etc. etc. (Seite 6 des Ausnahmetarifes vom 1. März 1894) gelten gleichwie im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nur im Rückvergütungswege. Im Verkehre mit den bayerischen Localbahnstationen, wofür nach dem Verzeichnisse 1 die Tariftabelle c in Anwendung zu kommen hätte, ist zu den Frachtsätzen der Ausnahmetarife a, b und c (Ausnahmetarif vom 1. März 1894) noch der Betrag von 0·06 Mk. für 100 kg zuzurechnen.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit sofortiger Giltigkeit kommt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Einführung neuer Ausnahmetarife Nr. 11—13 für verschiedene Düngemittel;
2. Ergänzung des Abschnittes II — besondere Bestimmungen;
3. Ergänzung des Anhanges znm Tarife.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai wurden die Stationen Betschdorf, Château - Salins und Vic in den Ausnahmetarif 2 b für Stammholz aufgenommen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die genannten Stationen nähere Auskunft.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Durch den am 1. Mai in Kraft getretenen Tarifnachtrag XI wurden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarife abgeändert, bezw. ergänzt. — An die Besitzer des Haupttarifes wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Sächsisch - Bayerischer Personen- und Gepäcks-Verkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Mai d. J. ist zum Tarif für den Sächsisch-Bayerischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. September 1889 der Nachtrag V zur Einführung gelangt. Derselbe enthält anderweite zusätzliche Bestimmnngen zur Verkehrsordnung, die gemäss der dort unter I 2 gegebenen Vorschrift genehmigt worden sind, sowie zufolge Einstellung der III. Wagenclasse in die Schnellzüge 1 und 2 der Strecke Hof—Bamberg—München C. B. neue Fahrpreise III. Classe für einfache nnd Rückfahrkarten mit Giltigkeit zu allen Zügen.

Belgisch-Bayerischer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen vom 1. Mai 1894. (Einführung eines neuen Theiles II.) Der neue Theil II für den Belgisch-Bayerischen Vieh- und Fahrzeugverkehr gelangte mit 1. Mai zur Einführung. In denselben und auf deutscher Seite vorerst nur die Stationen Augsburg, Bamberg, Eger, Eisenstein, Franzensbad, Furth i. W., Kufstein, München (C.-B., O.-B. und S.-B.), Nürnberg (C.-B. sind O.-B.), Passau (bayer. und österr.), Regensburg, Salzburg, Schweinfurt (Stadt und C.-B.), Simbach nnd Würzburg, sowie Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, aufgenommen. Der neue Theil II enthält:

1. Vorwort;
2. Besondere Bestimmungen zu Abtheilung A: Reglement;
3. Besondere Bestimmungen zn Abtheilung B: Allgemeine Tarifvorschriften;
4. Bestimmungen über die Abfertigung von lebenden Thieren, Leitungsvorschriften;
5. Vorschriften über die Beförderung von lebenden Thieren nach Brüssel;
6. Schnitt - Tariftabellen für die Beförderung von lebenden Thieren;
7. Bestimmungen über die Abfertigung von Eisenbahn-Fahrzeugen, Leitungsvorschriften;
8. Schnitt-Tariftabellen für die Beförderung von Eisenbahn-Eahrzeugen.

Insoweit rücksichtlich der Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die derzeitigen Bestimmungen und Frachtsätze des Tarifes vom 15. Mai 1883 noch bis zum 15. Juni 1894 in Wirksamkeit. — Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 50 Pfg. pro Stück erhältlich. In demselben sind vor Ingebrauchnahme nachstehende Aenderungen vorzunehmen:

Schnitt-Tariftabelle A (Seite 9)

Entfernungen	Schnittpunkt A	Pferde und Ponies, sowie Fohlen (im Alter über 1 Jahr) bei Aufgabe von ganzen Ladungen in gewöhnlichen Wagen mit einer Ladefläche von		Gross- und Kleinvieh einschl. Fohlen (im Alter bis zu 1 Jahr), Esel und Maulthiere in gewöhnlichen Wagen mit einer Ladefläche von		Kleinvieh in mehrbödigen Wagen mit einer Ladefläche von	
	von und nach	13 qm	für jedes weitere qm	13 qm	für jedes weitere qm	13 qm	für jedes weitere qm
km		Franken für den Wagen	Franken	Franken für den Wagen	Franken	Franken für den Wagen	Franken
671	Eger	287·30	22·10	232·70	17·90	269·10	20·70
668	Franzensbad	286·00	22·00	231·40	17·80	267·80	20·60

Schnitt-Tariftabelle B (Seite 15)

697	Eger	300·30	23·10	241·80	18·60	280·80	21·60
694	Franzensbad	299·00	23·00	240·50	18·50	279·50	21·50

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
949	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl etc. der Posit. E 7 der Güter-Classification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893, ferner Dampfkessel bis zu 6·3 m Länge und darüber, sofern zu deren Beförderung nur 1 Wagen verwendet wird	Olmütz (St.E.G.)	Neustadt a/M.	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1894	Localtarife	63·3	44	19·3	Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Neustadt a/M. tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue der neuen mechanischen Weberei in Neustadt a/M. bestimmt sind. Diese Documente sind längstens bis Ende December 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung der Refactie erlischt	Die Sendungen müssen zum Baue der neuen mechanischen Weberei in Neustadt a/M. bestimmt sein
			Dampfmaschinen			In beliebigen Mengen			104·4	73	31·4			
			Eisenconstructionstheile der Pos. E 6 der Güter-Classification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Hohenstadt		Bei Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			48·3	34	14·3			
			Dachpappe	Prag (St.E.G.)					64·8	45	19·8			
950	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Troppau (K.F.N.B.) oder (M.S.C.B.)	Böhm.-Skalitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendet. Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 54·2			Im Kartirungswege		
					Königinhof					59·9					
					Trautenau					52·5					
					Nachod					50·7					
					Pardubic (St.E.G.)					47·9					
951	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Paraffinschuppen	Elbeteinitz	Wien (St.E.G.) oder (K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Juli 1894	Localtarif	110 kr.	70 kr.	40 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe auf die reclamirende Firma als Verseuderin lautend, vorzulegen längstens bis Ende August 1894	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
952	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze	In die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 vom 16. December 1893 unter fortlaufender Nr. 2541 enthaltene Publication für Möbel aus gebogenem Holze ist die Station Erusdorf der K.F.N.B. mit den nachfolgenden Frachtsätzen, giltig für die Zeit vom 3. Tage dieser Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894, aufzunehmen					Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Pfennigen				
				Ernsdorf K.F.N.B.	Bodenbach St.E.G. trs. oder Tetschen Oe.N.W.B. trs.				a) 551	b) 496	c) 394	d) 202	e) 202	f) 193
953	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen		Von den im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 vom 16. December 1893 unter fortlaufender Nr. 2541 für Möbel aus gebogenem Holze enthaltenen Frachtsätzen kommen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894, folgende Cursbeträge d o p p e l t in Abzug					Pfennige pro 100 kg					
				bei:					a)	b)	c)	d)	e)	f)
				Bielitz					9	3	.	.	.	.
				Bisenz-Pisek					7	7	5	.	.	.
				Bistritz a. H.					8	7	5	.	.	.
				Erusdorf					9	3	.	.	.	.
				Holleschau					7	7	5	.	.	.
				Hulleiu					7	7	5	.	.	.
				Napagedl					7	7	5	.	.	.
				Nemotitz					7	7	5	.	.	.
				Olmütz					6	6	4	.	.	.
				Pohl					8	7	5	.	.	.
				Prerau					7	6	4	.	.	.
				Staudiug					8	2	5	.	.	.
				Teschen					10	1	1	.	.	.
				Wall.-Meseritsch					8	7	5	.	.	.
				Weisskirchen					7	7	5	.	.	.
				Wessely a. M.					7	7	5	.	.	.
954	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Eisenbahn-Inventar- und Ausrüstungs-Gegenstände, Werkzeuge, Schienen und sonstiges Oberbaumateriale, Fahrbetriebsmittel und Locomotive	Graz S.B. und Bruck a/M.	Leoben S.B.	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Murthalbahn bestimmt und an die betreffende Bauleitung adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife mit einer Minimalgebühr von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür und von 0·52 h pro 100 kg und 1 km bei Stückgütern, in beiden Fällen plus 8 h Manip.-Gebühr pro 100 kg	Variabel	Im Kartirungswege		
955	K.k.St.B.		Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 vom 13. Jänner 1894 auf Seite 119 sub fortlaufender Nr. 164 und die in eben demselben Blatte Nr. 24 vom 1. März 1894 auf Seite 447 sub fortlaufender Nr. 518 für den Transport von Kartoffel, insoferne dieselben durch Gemeindeämter oder Gutsgebiets-Vorsteher im Nothstandsgebiete des Königreiches Galizien bezogen werden, rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, sub Abschnitte A, B, C und D enthaltenen Bahnlinien kundgemachten Frachtbegünstigungen gelangen mit Giltigkeit vom 4. Mai d. J. angefangen, während der noch laufenden Begünstigungsfrist und unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch beim Transporte von Kartoffelbezügen der Gemeindeämter und Gutsgebiets-Vorsteher der politischen Bezirke Gorlice, Jaslo und Krosno zur Anwendung.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg			
956	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mais (Kukurutz) aus Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2 sub Abschnitt A enthaltenen Stationen	den in dae die politischen Bezirke: Gorlice, Jasło, Krosno, Brzozów, Sanok, Lisko, Jaroslau, Przemyśl, Mościska, Dobromil, Jaworów, Gródek, Rudki, Sambor, Turka, Staremiasto, Cieszanów, Rawa ruska, Żółkiew, Lemberg, Drohobycz, Stryj, Żydaczów, Sokal, Kamionka strumiłowa, Brody, Złoczów, Przemyślany, Bóbrka, Kohatyn, Dolina, Kalusz, Nadworna, Bohorodczany, Stanislau, Brzezany, Podhajce, Buczacz, Tłumacz, Kolomea, und Kosów umfassende galizische Nothstandsgebiet fallenden Stationen des nebenstehend bezeichneten Tarif-Abschnittes	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Gemeindeämtern oder Gutsgebiets-Vorstehern der vorbenannten politischen Bezirke auf Grund von durch dieselben nach dem unten angefügten Formulare ausgefertigten und seitens der zuständigen k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzetteln bezogen werden, welche je über kein grösseres Gesammtquantum als höchstens eine Wagenladung lauten dürfen und alle darin geforderten Daten enthalten müssen, und mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, welche in Uebereinstimmung mit den correspondirenden Cumulativ-Bestellzetteln an das betreffende Gemeindeamt, bezw. den Gutsgebiets-Vorsteher als Empfänger lauten. Jedem Frachtbriefe ist bei Aufgabe der Sendung der darauf Bezug habende Cumulativ-Bestellzettel anzuheften. Die Beladung, bezw. Entladung hat bei diesen Sendungen auf Kosten der betreffenden Absender, resp. Empfänger zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1894	L o c a l t a r i f S p e c i a l t a r i f 1 S p e c i a l t a r i f 3 V e r s c h i e d e n				Im Kartirungswege		

Formulare.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt / Der gefertigte Gutsgebiets-Vorsteher } in . . . . . bestellt

in . . . . . für den Bedarf { der nachbenannten Gemeindeangehörigen . . . . . / des Gutsgebietes, bezw. der nachbenannten Pächter auf diesem Gutsgebiete

folgende Quantitäten Mais (Kukurutz):

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen, bezw. Gutspächters	Mais (Kukurutz)-Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammen		

Vorbeziffertes Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten { Gemeindeamtes / Gutsgebiets-Vorstehers } nach der Station . . . . . zur Aufgabe gelangen.

Die Beladung, bezw. Entladung des verwendeten Eisenbahnwagens wird auf Kosten des betreffenden Absenders, resp. Empfängers bewirkt.

Das gefertigte Gemeindeamt / Der gefertigte Gutsgebiets-Vorsteher } verpflichtet sich hiemit gleichzeitig das bezogene Mais (Kukurutz)-Quantum nur an die obgenannten { Gemeindeangehörigen / Gutspächter } und nur zum eigenen Gebrauche derselben abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . / Gutsgebiet . . . . . } am . . . . . 1894.

(L. S.)

Unterschrift.

Die unterzeichnete k. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . bestätigt hiemit, dass das oben ausgewiesens Mais (Kukurutz)-Quantum zum eigenen Gebrauche der aufgeführten { Gemeindeangehörigen / Gutspächter } bestimmt und dem wirklichen Bedarfe derselben angemessen ist, daher die hiefür seitens der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bewilligte Frachtbegünstigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft in . . . . . am . . . . . 1894.

(L. S.)

Der k. k. Bezirkshauptmann:

Unterschrift.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
957	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Biodolmannedorf (Ziegelwerke)	Nussdorf loco und transit Wien Donauquaibahnhof Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit Floridsdorf-Donaufeld	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmäßigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Zusammenstoss der Localfrachtsätze	kr. 9·0 8·0 9·0 11·1	Keine Nachlass	Kartirung		Der für Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit eingeführte Frachtsatz findet nur für jene Sendungen Anwendung, welche ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. über die Linien der K.F.N.B. weiterbefördert werden

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung der Actien

und der

4% Prioritäts-Obligationen

am 1. Mai 1894.

Bei der laut Notariats-Protokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4perc. Prioritäts-Obligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, u. zw.:

Actien:

Nr. 4305 7441 19811 27397 35190 40955 58611 65237 66029 66531 71052 78129 82830 85168 88899 89156 111442 116823 123814 132716. Zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritäts-Obligationen, steuerpflichtige.

Nr. 1521—30 2511—17 8081—90 10151—60 15541—50 16281—90 16861—70 17231—40 17491—500 24331—40 28071 bis 28080 30121—30 30421—30 31811—20 31861—70 32791 bis 32800 33041—50 34081—90 36151—60 42511—20 44551—60 45031—40. Zusammen 217 Stück.

4perc. Prioritäts-Obligationen, steuerfreie.

Nr. 52811—20 54551—60 57181—90 61001—10 61251—60 61961—70 62081—90 65011—20 65331—40 67391—400 72851 bis 72860 72881—90 78481—90 81101—10 82761—70 85401—10 86951—60 88851—60 92681—90 93471—80 95351—60 95451—60 99071—80 100431—40 101321—30 102691—700 103541—50 105401—10 110071—80 111431—40 122531—40 123831—40 127131—40 133561—70 136591—600 136621—30 136701—10 145571—80 147441—50 153141—50 152761—70 155431—40 156171—80 157051—60 162861—70 165311—20 165381—90 165981—166000 168631—40 171651—60. Zusammen 500 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 717 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, d. i. für je Eine Actie den Betrag von Zweihundert Gulden ö. W. Silber (200 fl.) und für je Eine Prioritäts-Obligation Dreihundert Gulden ö. W. Silber (300 fl.), nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalbetrage in Abzug gebracht. Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen:

Verlost am 1. Mai 1886: Prioritäten II. Em. 61217.

Verlost am 1. Mai 1888: Actien Nr. 100609 108005 110312.

Verlost am 1. Mai 1889: Actien Nr. 10568, Prioritäten I. Em. Nr. 4599 4600. Prioritäten II. Em. Nr. 102272—102276 131576.

Verlost am 1. Mai 1890: Actien Nr. 23053 48646 72361 87263 93365 106365. Prioritäten I. Em. Nr. 13235—13237. Prioritäten II. Em. Nr. 144973—144976 149371—149372 168153—168155.

Verlost am 1. Mai 1891: Actien Nr. 73095 100546. Prioritäten II. Em. Nr. 60511—60517 138027—138028 161872 166583—166587.

Verlost am 1. Mai 1892: Actien Nr. 7451 54249 97911. Prioritäten I. Em. Nr. 44031 44032. Prioritäten II. Em. Nr. 55643 55650 62582 64039 75552—75560 99023—99024 110321—110328 126302—126303 135986 140941 148792—148798 153624.

Verlost am 1. Mai 1893: Actien Nr. 16815 28830 67083 97556 99781 103629 131209 134634. Prioritäten I. Em. Nr. 6996 bis 7000 17781—17790 32971—32980 39781—39786. Prioritäten II. Em. Nr. 55694 55697—55700 63748 68378 73363 73364 73370 79351 85166—85170 92131—92133 98608 116620 136941—136943 140988 146780 150373—150380 153302—153310 157461—157463 157465—157467.

WIEN, am 1. Mai 1894.

Der Verwaltungsrath.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. **Wien, 10. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Errichtung einer Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen (Localbahnamt) im k. k. Handelsministerium und bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Seine kaiserl. und königl. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Mai d. J. die Errichtung einer eigenen Geschäftsabtheilung im Handelsministerium für das Localbahnwesen (Localbahnamt) mit zwei Bureaux, und zwar:

a) für die legislativ-administrativen Agenden und

b) für die technisch-commerciellen Agenden

allergnädigst zu genehmigen geruht.

Der Wirkungskreis des legislativ-administrativen Bureau umfasst: Die legislativen Arbeiten, das Concessionswesen, die allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht, societäre, finanzielle und alle sonstigen administrativ-juristischen Angelegenheiten in Bezug auf das Localbahnwesen.

Der Wirkungskreis des technisch-commerciellen Bureau, welches zugleich als selbstständige Abtheilung der General-Inspection der österr. Eisenbahnen fungirt, umfasst:

1. Die Begutachtung einlangender Localbahn-Projecte in technischer und commercieller Hinsicht;
2. Die Vornahme von Tracirungsarbeiten, Aufstellung von General- und Detailprojecten auf Staatskosten, oder für Rechnung der Interessenten, soferne dies für erforderlich erkannt wird;
3. Die Vornahme commercieller Erhebungen in Verbindung mit der Sicherstellung von Interessenten-Beiträgen und Aufstellung von Rentabilitäts-Berechnungen;
4. Die Aufstellung der technischen und tarifarischen Concessions-Bedingnisse;
5. Die Einleitung der commissionellen Amtshandlungen (Trassenrevision, Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung, technisch-polizeiliche Prüfung);
6. Die Intervention bei den vorgedachten Commissionen;
7. die Erledigung der Commissionsoperate in technischer und commercieller Beziehung;
8. die Mitwirkung bei den Concessions-Verhandlungen für Localbahnen und bei den legislativen Actionen auf dem Gebiete des Localbahnwesens;
9. die Leitung und Ausführung des Baues von Localbahnen, insoferne derselbe durch Staatsorgane erfolgt und nicht der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen obliegt;
10. Die Prüfung und Genehmigung der Betriebsverträge für Localbahnen;
11. Die Aufsicht und Controle (executiver Aufsichtsdienst) über Bau, Bahnerhaltung und Betrieb, inclusive Transportdienst und Tarifwesen der Localbahnen und Kleinbahnen, insoweit solche nicht von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verwaltet werden;
12. die Mitwirkung bei der Statistik der Local- und Kleinbahnen im Vereine mit dem statistischen Departement des Handelsministeriums;
13. die Antragstellung und Begutachtung behufs Erlassung allgemeiner Normen im Sinne möglichster Geschäftsvereinfachung für den Bau und Betrieb, einschliesslich des Tarifwesens der Local- und Kleinbahnen;

14. Die Mitwirkung beim Vollzuge der auch künftig von den zuständigen Fachabtheilungen der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen für das gesammte Eisenbahnwesen einheitlich zu behandelnden Agenden, als: Militär- und Fahrordnungs-Angelegenheiten, Constructions-Typen der Fahrbetriebsmittel, Kesselproben, technisch-polizeiliche Prüfung der Locomotiven und dergleichen. Z. 1121/H.-M.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. Mai 1894 *), betreffend den Beitritt Luxemburgs und Belgiens zu der Berner internationalen Vereinbarung vom 13. Juni 1893 über erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Eisenbahnverkehr.

Der zu Bern am 13. Juni 1893 zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz abgeschlossenen Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Eisenbahnverkehr rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, R.-G.-Bl. Nr. 25 ex 1894, sind nunmehr auch die grossherzoglich luxemburgische Regierung mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1894 und die königl. belgische Regierung mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 beigetreten.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Oswięcim nach Biala mit Fortsetzung am rechten Białkaufer nach Nickelsdorf und Ohlisch.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Hermann Kellermann, Leiter der elektrischen Centralstation in Bielitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Oswięcim nach Biala mit Fortsetzung am rechten Białkaufer nach Nickelsdorf und Ohlisch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. April 1894. Z. 11.639.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 14. April 1894, Z. 5594/V, an die Ausschüsse der Krankencassen für Bedienstete und Arbeiter der Privatbahnen, betreffend die Evidenthaltung der ortsüblichen Taglöhne.

Die General-Inspection hat aus Anlass eines speciellen Falles die Wahrnehmung gemacht, dass die Ausschüsse einzelner Krankencassen der österr. Privateisenbahnen von den Seitens politischer Behörden für ihren Amtsbezirk vorgenommenen Aenderungen der ursprünglich festgesetzten und in Nr. 20 der Amtlichen Nachrichten des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Juni 1889 (pag. 428 und 429) publicirten ortsüblichen Taglöhne keine oder doch nicht rechtzeitige Kenntniss erlangten, und in Folge dessen bisher — resp. mehr oder minder geraume Zeit hindurch — die Berechnung sowohl der Krankencassenbeiträge, als auch der Krankengelder, bei jenen Arbeiter-Kathegorien, für welche im Sinne des § 9 (Pkt. 1) des Kranken-Versicherungsgesetzes vom 30. März 1888, der ortsübliche Taglohn gewöhnlicher, der Versicherungspflicht unterliegender Arbeiter zu Grunde zu legen war, auf unrichtiger Basis erfolgte.

Die General-Inspection findet sich sohin bestimmt, den geehrten Ausschuss einzuladen, dieser Angelegenheit sein Augenmerk zuzuwenden, die betreffenden Publicationen in den Amtlichen Nachrichten des hohen k. k. Ministeriums des Innern in Evidenz zu nehmen und von nun an periodisch, zumindest aber einmal im Jahre, bei den zur Festsetzung der in Betracht kommenden ortsüblichen Taglöhne berufenen politischen Behörden erster Instanz (§ 7 des Kranken-Versicherungsgesetzes) hinsichtlich allfälliger Aenderungen dieser Löhne, eventuell im kurzen Wege, Nachfrage zu halten.

Wien, am 14. April 1894. **Lilienau** m. p.

*) Enthalten in dem am 5. Mai 1894 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 81.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 43. Sitzung des Herrenhauses vom 4. Mai referirt Hofrath von Inama-Sternegg im Namen der vereinigten juridischen und volkswirthschaftlichen Commissionen über den Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, und beantragt die Annahme des Gesetzentwurfes in der von der Commission amendirten Textirung, welche Amendirung sich auf die Versicherung der Arbeiter und Betriebsbeamten der Eisenbahnen bezieht.

Ritter von Gomperz bespricht die Erfolge der Unfall-Gesetzgebung und begrüsst die Erweiterung der Unfallversicherung. Es unterliege keinem Zweifel, dass die Erkenntniss von den wohlthätigen Wirkungen der Unfallversicherung diese Institution auch weiteren Kreisen zugänglich machen werde. Redner verweist in Bezug auf die Leistungen der Arbeiter-Unfallversicherung auf den jüngst erschienenen statistischen Bericht und führt die Hauptdaten aus demselben an. Die bisher erzielten Resultate müssten jeden Zweifel an der Richtigkeit des gewählten Systems beseitigen. Er bespricht sodann die von der Commission in Betreff der Eisenbahn-Arbeiter und -Bediensteten vorgenommenen Abänderungen und stimmt vollkommen der Erhöhung der Entschädigung bei, wie es die Commission auf Grund eines genauen Ziffernmaterials vorgeschlagen. Es sei dies gewissermassen ein Ersatz für die Aufhebung der Ansprüche, welche aus dem Haftpflichtgesetze für Eisenbahnen resultiren würden. Diese Erhöhung bedinge das Anderthalbfache der normalen Unfallsrente, das Doppelte dieser Rente im Falle dauernden Siechthums, ferner zwei Drittel der Unfallrente für die Hinterbliebenen. Mit diesen wesentlichen Aenderungen sei der Petition der Eisenbahnbeamten und -Bediensteten entsprochen worden und damit sei auch dem Streite um die Verzichtleistung auf das Haftpflichtgesetz die Spitze abgebrochen.

Graf Chorinsky erklärt sich gegen die Aenderungen der Commission und tritt für die Aufrechthaltung der Haftpflicht der Eisenbahnen neben der Unfallversicherung ein. Redner behauptet, dass die vielfach angefochtene Judicatur in Haftpflichtangelegenheiten eine ganz andere geworden und den socialen Verhältnissen Rechnung zu tragen in der Lage sei. Das Verhältniss der gewonnenen Processe stelle sich für die Klageparteien auf 50 pCt. Redner ersucht, die Vortheile des Haftpflichtgesetzes den Versicherten nicht zu entziehen.

Dr. Unger erklärt, dass es der Sachlage nicht entsprechend wäre, die Haftpflicht neben der Unfallversicherung fortbestehen zu lassen. Die Anträge der Commission lägen ganz im Interesse der Eisenbahnbediensteten. Redner bespricht hierauf das Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869 und dessen Mängel. Die processuale Beweislast sei vollständig verschoben und den Eisenbahnen die Haftpflicht auch ohne Verschulden auferlegt worden. Das Gesetz entstand eben unter dem Eindrucke grösserer Eisenbahnkatastrophen. Der Grundsatz, wonach a priori der Vermuthung Raum gegeben werde, dass die Eisenbahn ein Verschulden treffe, sei ganz falsch. Es möge allerdings die Haftpflicht für die Eisenbahnpassagiere sehr wohlthätig sein, allein die Erreichung einer Entschädigung sei eine sehr zweifelhafte, namentlich im Falle der vis major, oder in den Fällen des eigenen Verschuldens oder des Verschuldens eines Dritten. Die Feststellung und Abgrenzung dieser Fragen sei äusserst schwierig, und das Urtheil der Richter, je nach der juristischen Auffassung, ein sehr verschiedenes. Der Processsucht sei damit der Weg geebnet, aber der Erfolg stets ein sehr zweifelhafter. Redner führt diesfalls Beispiele an, in denen das Haftpflichtgesetz keinen Anspruch gewähre. An Stelle dieser unsicheren und unzulänglichen Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze habe die Eisenbahn-Commission etwas positiv Verlässliches gesetzt, nämlich eine erhöhte Unfallsrente. Das sei etwas Festes, Sicheres, von Launen und Willkür Unabhängiges. Ansserdem sei die Aussicht auf eine Zubusse aus der Pensionscasse für Eisenbahnbedienstete vorhanden. Redner ersucht daher, die Commissionsanträge anzunehmen.

Graf Chorinsky entgegnet auf einzelne Bemerkungen des Dr. Unger und hält seinen Antrag aufrecht.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Hohes Haus! Durch die gehörten ausgezeichneten und erschöpfenden Anseinandersetzungen sind die juristischen Fragen, wie ich meine, vollständig klargestellt. Es erübrigt demnach nunmehr nur noch, den Standpunkt der Regierung zu den Anträgen der Commission darzulegen, insofern dieselben eine Veränderung des Gesetzes in sich schliessen.

Die Regierung war von vorneherein der Ansicht, dass durch Aufnahme der Bediensteten des Eisenbahnbetriebes in die Unfallversicherung für diese Angestellten eine grosse Wohlthat erreicht wird, weil der Regierung alle die Zufälligkeiten wohlbekannt sind, die bei dem Haftpflichtgesetze den Beschädigten zum Nachtheile gereichen können. Es wäre ja nicht genügend, nur den Percentsatz Derjenigen zu ermitteln, welche eventuell im Processwege zu einer Vergütung gelangt sind, sondern man muss sich gegenwärtig halten, wie viele solche Processe überhaupt gar nicht angestrengt worden sind, so dass eine Statistik darüber überhaupt ganz unmöglich wäre.

Die Regierung ist aber aus Erfahrung der Ueberzeugung, dass trotz der bisherigen Haftpflicht einer grossen Zahl von im Eisenbahnbetriebe Verunglückten eine Entschädigung nicht zu Theil wurde, und ich kann nur als approximative Berechnung der Jahreslasten beider Systeme — Haftpflicht und Versicherung — nach den Berechnungen der General-Direction der Staatsbahnen mittheilen, dass nach dem jetzigen Haftpflichtgesetze jährlich eine Summe von beiläufig 70.000 fl., wie sie auch in der Beilage ausgewiesen ist, zur Auszahlung gekommen ist, währenddem die General-Direction glaubt, dass für den Staatsbetrieb nach der Einbeziehung der Betreffenden in die Unfallversicherung jährlich eine Leistung von beiläufig 4- bis 500.000 fl. erfolgen werde.

Schon diese Ziffern allein sprechen die Wohlthat eines solchen Versicherungsgesetzes aus. Wenn nun die Commission des Herrenhauses weiter gegangen ist und wenn das hohe Haus diesen Zusatzantrag annimmt, so wird die Regierung dem beistimmen und bereit sein, diesen Antrag dem Abgeordnetenhause wieder vorzulegen, aus dem Gesichtspunkte, dass wirklich für die Eisenbahnbediensteten eine ganz besondere Fürsorge getroffen werden soll, weil sie in einem ausnahmsweise gefährlichen Dienste stehen, und weil ihnen, wie der Herr Berichterstatter sehr richtig sagt, eine grosse Verantwortung für die Verkehrssicherheit obliegt, an der die ganze Bevölkerung interessirt ist; weil sie ferner zum Theile der höher gebildeten Classe angehören, wodurch die Ansprüche ihrer Familie sich selbstverständlich erhöhen, und weil es im Interesse des Staates liegt, dass alle dem Eisenbahnbetriebe angehörenden Bediensteten ein Elitecorps darstellen, welches sich in jeder Hinsicht als verlässlich erweist.

Die Wohlthaten, die den Bediensteten mit der Einbeziehung in die Unfallversicherung zu Theil werden, sind aber ins Licht zu stellen und richtig zu würdigen, indem dadurch speciell die Eisenbahnbediensteten und ihre Angehörigen weit besser gesichert sind als irgend welche andere Berufsclassen.

Sie erhalten als Aequivalent des für sie nicht mehr in Geltung stehenden Haftpflichtgesetzes anstatt der normalen Unfallsrente von 60 pCt. eine solche von 90 bis 120 pCt., und, wenn es auch nicht im Gesetze ausdrücklich gesagt werden kann, bleiben ihnen doch auch, da sie zum grossen Theile pensions- oder provisionsberechtigt sind, ihre Pensionsansprüche bis zu 40 pCt. ihres Gehaltes gewahrt, so dass also der Fall eintreten kann, dass ein durch Unfall Beschädigter noch einen namhaften Betrag über seinen vollen Gehalt erhält.

Es wird also für den wegfallenden Anspruch aus der Haftpflicht nicht nur ein Ersatz, sondern sogar eine Mehrzahlung gewährt, so dass nicht nur eine Entschädigung, sondern fast eine Prämie resultirt, die indessen vielleicht auch darin ihre Begründung findet, dass der Mann ja durch Vorrückung in seinem Erwerbe höher hätte steigen können.

Wir dürfen aber nicht, wie ich glaube, darin noch weiter gehen, denn es könnte dies zu einer Ungerechtigkeit für andere Betriebe führen, die auch unter schwierigen Verhältnissen stattfinden und grossen Gefahren ausgesetzt sind, und eine Unzufriedenheit der in diesen Betrieben Beschäftigten zur Folge haben.

Was nun den Antrag des Herrn Grafen Chorinsky betrifft, so, glaube ich, ist es nach diesen Auseinandersetzungen ganz selbstverständlich, dass, wenn die Regierung sich mit der von der Commission vorgeschlagenen Erweiterung der Versicherungsleistungen einverstanden erklärt, sie sich dagegen erklären müsste, dass die beiden Schlussabsätze im Artikel VII ausgelassen und das Gesetz in dieser Fassung neuerdings an das Abgeordnetenhaus hinübergeleitet würde, weil die Regierung darauf den grössten Werth legen muss, dass das Haftpflichtgesetz bezüglich der Bahnbediensteten durch das Unfallversicherungsgesetz aufgehoben wird. Dasselbe ist in Deutschland der Fall gewesen, und es ist nicht denkbar, dass diese beiden Gesetze neben einander bestehen. Es wäre aber auch für die Eisenbahnbediensteten, glaube ich, ein grosses Unglück, wenn die neuerdings begonnenen Verhandlungen über dieses für sie so wichtige Gesetz nach den Hoffnungen, die sie sich gemacht haben, neuerlichen Anständen begegneten, und wiederum ein Jahr verstreichen würde, ohne das Zustandekommen eines solchen Gesetzes herbeizuführen.

Wir können hoffen, dass bei Annahme dieser Veränderungen es gelingen wird, in dieser Session noch auch im Abgeordnetenhause den Beschluss des hohen Hauses acceptirt zu sehen. Wir könnnen aber nicht hoffen, dass, wenn der Antrag des Herrn Grafen Chorinsky angenommen wird, dieses Gesetz noch in diesem Jahre zu Stande kommt. Die Regierung muss das grösste Gewicht darauf legen, dass diese Gesetze, namentlich socialpolitische Gesetze von so grosser Wichtigkeit, in rascherer Folge erledigt werden, damit Diejenigen, welche davon einen Vortheil haben sollen, erseben, dass die Regierung und die beiden Häuser bestrebt sind, rasch diejenigen Schäden zu heben, welche in socialpolitischer Beziehung noch existiren.

Ich ersuche das hohe Haus, die Anträge der Commission unverändert anzunehmen.

Nach diesen Ausführungen Sr. Excellenz des Herrn Ministers wurde, wie bereits berichtet, der Gesetzentwurf im Sinne der Commissionsanträge angenommen.

In der 283. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai referirt Abg. Ritter von Stalitz im Namen des Budget-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Erwerbung der von der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest errichteten öffentlichen Lagerhäuser und Hangars im neuen Hafen von Triest, sowie der von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd am Molo III dieses Hafens errichteten Hangars durch den Staat, und beantragt die unveränderte Annahme der Vorlage.

Abg. Dr. Kaizl spricht sich gegen die Vorlage aus, weil dieselbe eine schwere Belastung für den Staatssäckel bedeute,

ohne den unvermeidlichen Rückgang Triests aufhalten zu können. Er findet die Vorlage auch aus dem Grunde bedenklich, weil Triest in derselben eine Prämisse für den Bau der Tauern-Bahn erblicken könnte, welcher für den Staat mit riesigen Kosten verbunden wäre, während diese Bahnlinie nur der Industrie Mittel- und Süd-Deutschlands zu Gute kommen würde, unsere eigene Industrie aber in den nördlich von der Donau gelegenen Ländern entschieden schädigen müsste. Alle Bemühungen der Regierung, die günstige Position Fiumes zu paralysiren, müssen sich als vergeblich erweisen. Der Vortheil, welcher für Fiume aus seiner günstigen natürlichen Lage erwachse, sei zu gross, um durch künstliche Mittel zu Gunsten Triests abgeschwächt werden zu können. Fiume mit dem unmittelbar dahinter liegenden grossen ungarischen Hinterlande befinde sich in einer hundert Mal günstigeren Situation als Triest, dessen Hinterland sich in einer ungleich grösseren Entfernung ausbreite und ausserdem durch grosse, gewaltige Gebirgsketten von dem Hafenplatze abgeschnitten sei. Sowohl der Gesetzentwurf selbst, als auch der Bericht über denselben sei mangelhaft instruirt, und es sei unmöglich, aus demselben zu entnehmen, wie hoch sich die jährliche Belastung des Staatssäckels durch die Annahme dieses Gesetzentwurfes stellen würde. Sollte es der Regierung einfallen, die Tarife so weit herabzusetzen, dass sie den Fiumaner Tarifen nur annähernd gleichgestellt würden, so müsste das bisherige Deficit sich verdoppeln oder verdreifachen. Redner beantragt daher die Rückverweisung der Vorlage an den Budgetausschuss zur abermaligen eingehenden Berathung und zu neuerlicher Berichterstattung.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Ich werde mir erlauben, nur ganz in Kürze auf einige der eben gehörten Bemerkungen des Herrn Vorredners zu antworten, weil ich nicht glaube, dass die Regierung solche allgemeine Anwürfe, wie sie hier geschehen sind, unbeantwortet lassen soll, und weil ich glaube, dass die Regierung jeden Producenten, jeden bedeutenden Factor im Staate, jede Nation, Jede und Jeden in Schutz zu nehmen hat, wenn er ungerecht angegriffen wird.

Die Animosität, welche aus den Worten des Herrn Vorredners hervorleuchtete, ist mir unfasslich. Ich hatte das Gefühl, dass für einen Staat, der nur einen so grossen Meereshafen hat, dieser Meereshafen an und für sich ein Kleinod ist, und ich hätte gedacht, wenn irgend ein Land von seinen Abgeordneten vertreten wird, welches überhaupt industriell ist und producirt, dass es auf diesen Hafen für sich und für das ganze Reich Rücksicht nehmen muss. Ich hätte gedacht, dass bei dem dualistischen Verhältnisse der Monarchie und gerade bei der sehr richtig erwähnten Fürsorge Ungarns für Fiume es ein ganz natürliches Gefühl ist, dass wir nun auch unsererseits Triest zu heben suchen.

Ich begreife deshalb nicht diese Animosität, mit der der Regierung vorgeworfen wird, sie könnte vielleicht Pläne haben zur Hebung von Triest. Das wird wie ein Vorwurf ausgesprochen in demselben Momente, wo die Regierung ja auch bestrebt ist, die Verkehrsmittel in allen anderen Ländern zu heben, und wo die Regierung es ausgesprochen hat, dass sie es für einen ihrer wichtigsten Programmpunkte hält, den Verkehr, den Wohlstand zu heben.

Bei der Hebung des Verkehres, des Wohlstandes und der Industrie ist es ja selbstverständlich, dass sie auf diesen grossen österreichischen Hafen Rücksicht nehmen muss und dort einzugreifen sucht, wo augenblicklich die schwierigsten Verhältnisse existiren.

Der Grund, weshalb die Lagerhäuser in Triest nicht activ geworden sind, ist offenbar nach zwei Richtungen zu suchen. Erstens — und das gestehe ich ganz offen — sind sie meiner Ansicht nach zu luxuriös und zu solid für den Zweck gebaut, und ist es vielleicht von vornherein nicht nothwendig gewesen, die Anlage in dieser Ausdehnung zu vollenden. Man hätte einen allgemeinen Plan vielleicht machen können und dann successive nach dem Bedarfe die Lagerhäuser erweitern sollen.

Andererseits darf man nicht verkennen, dass während des Baues der Lagerhäuser die Verkehrsverhältnisse von Triest nicht zugenommen haben, sondern nahezu stabil geblieben sind, und dass man wohl das Recht hatte, zu erwarten, dass mit dem neuen Hafen und mit den Lagerhäusern ein grösserer Verkehr in Triest stattfinden werde.

Wir wissen ja, dass eben die Concurrenz, die zum Theile eine künstliche ist, mit dazu beigetragen hat, gewisse Verhältnisse in Triest ungünstiger zu gestalten. Wenn Sie wollen, dieser Ausbau in jenen Dimensionen war vielleicht ein Fehler. Nun ist er aber begangen worden, und es haben sich die Verhältnisse so entwickelt, dass die Stadtgemeinde und Handelskammer einen bedeutenden Schaden alljährlich zu tragen hatten, Körperschaften, die gar nicht in der Lage sind, ein solches Deficit jährlich dauernd auf sich zu nehmen, und die eigentlich gar nicht dazu verpflichtet waren, diese Lagerhausunternehmung durchzuführen. Schon unter meinem Herrn Vorgänger wurden in dieser Richtung Verhandlungen eingeleitet, welche diese Verhältnisse regeln sollten, und zwar wesentlich im Interesse des Staates dadurch regeln sollten, dass man die Lagerhausgebühren, welche in dem Wunsche, die Verzinsung des Capitals möglichst annähernd zu erzielen, zu hoch geworden sind, und was vielleicht mit ein Grund war, dass die Lagerhäuser so wenig belegt worden sind, ermässige. Die Sanirungsfrage lag also ganz einfach darin, ob man der Handelskammer und Stadtgemeinde eine Garantie für den Verlust aussprechen oder ob man die Lagerhäuser in eigene Regie übernehmen sollte.

Nun, ich bin gar kein Freund der Garantie des Staates in solchen Fällen, wie wir es hier zu thun haben, sondern verwalte lieber selbst, wie es meinen Zwecken entspricht. Damit ist auch keine grössere Belastung des Staates verbunden. Wenn nun der Herr Vorredner sich durchaus in unseren Rechnungen nicht zurechtfindet, d. h. nicht genau berechnen kann, was der Ausfall in Zukunft sein wird, so befindet er sich ganz genau in derselben Lage, in der sich auch die Regierung befunden hat. Es lässt sich eben diese Ziffer nicht bestimmt constatiren, weil sie eben unberechenbar ist. Wir können nur mit approximativer Wahrscheinlichkeit. allerdings den Verlust des Staates für die Zukunft voraussetzen; aber soweit die Daten erhältlich sind, hat die Regierung gerechnet und folgende Rechnung angestellt: Die Deficite der drei Jahre belaufen sich auf 437.000 fl., das Deficit eines einzelnen Jahres im Durchschnitte beiläufig auf 150.000 fl. Nun glauben wir, dass bei Herabsetzung der Lagerzinse eine weit grössere Belegung der Lagerhäuser stattfinden wird, und glauben, dass wir eine Reihe von Gebäuden in dauernde Miethe geben können, welche schon fertig sind und noch leer stehen, weil ich der Ansicht bin, dass es immerhin besser ist, Gebäude billig zu vermiethen, als leer stehen zu lassen.

Wir hoffen, dass dadurch die Verhältnisse der Verwaltung pecuniär nicht viel ungünstiger werden, als sie heute sind. Wir schlagen aber ausserdem 50.000 fl. zu und nehmen an, dass trotz dieses nicht unrichtigen Gesichtspunktes die künftige Verwaltung ein weiteres Deficit von 50.000 fl. ergeben wird, und haben somit um die Genehmigung eines Betrages von 200.000 fl. ersucht.

Das ist die einfache klare Rechnung, die Jedermann — glaube ich — ebenso natürlich auffassen kann, wie die Regierung sie gegeben hat. Ein Grund aber, warum diese Ziffer sich wesentlich steigern sollte, besteht nicht. Es heisst Tragödie spielen wollen, wenn man dem Abgeordnetenhause glauben machen will, dass es sich hier um kolossale Opfer handelt, in welche der Staat eintreten wird. Es geht überhaupt ein fatalistischer Zug durch die Ausführungen des Herrn Abgeordneten. Er fand auch für Triest ein tragisches Schicksal, dass es zu Grunde geht; man lasse also Triest diesem tragischen Schicksale verfallen, es werde von einer einstens blühenden Handelsstadt, welche nahezu einer der ersten Häfen war — es stand im fünften Range — nach und nach vollständig zu Grunde gehen, und in die Hand dieses Schicksals soll der Staat nicht eingreifen.

So kann eine Regierung nicht denken, und sie kann nur bedauern, wenn irgend ein Kreis der Bevölkerung, irgend ein Land, irgend eine Nation so von einem solch wichtigen Emporium Oesterreichs denkt, es einfach dem Schicksale zu überlassen. Und hat denn der Herr Abgeordnete, der die geographischen Verhältnisse so ungünstig beleuchtet, sich nicht einmal gesagt, dass es andererseits für Triest auch sehr günstige geographische Gesichtspunkte gibt? Weiss er nicht, dass Triest die nächste Hafenstadt zum Orient und zum Suez-Canale ist und dass in Mittel-Europa der berufenste und nächste Weg über Triest nach dem Orient führt, dass es sich also nur darnm handelt, die Verkehrslinien nach Triest zu ziehen, welche die Tarifverhältnisse nicht nur nach Triest, sondern nach dem Orient billiger gestalten? Die geographische Lage von Triest ist dafür die günstigste von allen Häfen Europas; das ist auch etwas, und das ist etwas, was sehr ermuntern sollte, an die Zukunft von Triest zu glauben, und ich bin einer Derjenigen, der ganz im Gegensatze zu den Auffassungen des Herrn Abgeordneten an die Zukuuft von Triest glaubt. Ich glaube an die Zukunft von Triest, weil es die geographische Lage für sich hat, ich glaube an die Zukunft Triests, weil Triest sich seit Jahrhunderten bewährt hat als eine Handelsstadt, und weil ich annehme, dass

Triest eben vielleicht durch diese Action der Regiernng neu ermuntert wird, in seinem patriotischen Strehen, zu einem österreichischen Emporium zu werden, Hand in Hand mit der Regierung neuerdings und kräftig einzugreifen, um dem Ziele, welches wir Alle anstreben, näherzukommen, Triest zn einem österreichischen Handels-Emporium zu machen. Triest kann versichert sein, dass, ohne irgend ein anderes Land und andere volkswirthschaftliche Interessen zu vernachlässigen, die Regierung stets nach Triest sehen und diesem Ziele unentwegt entgegengehen wird.

Abg. von Burgstaller bekämpft die Ausführungen des Abg. Dr. Kaizl und erklärt dieselben für unzutreffend. Nicht die Regiernng sei an den Verhältnissen der Lagerhänser schuld, denn sie sei es ja, welche sich der Lagerhäuser annehme, und gerade Se. Excellenz der Herr Handelsminister Graf Wurmbrand verdiene den Dank dafür, dass er sich an Ort und Stelle über die Verhältnisse orientirte und veranlasste, was nothwendig war, um den hedrohten Handel in Triest zu schützen und die klaglose Fortführung der Lagerhäuser zu ermöglichen. Für diese Fürsorge müsse er im Namen der Triester Kanfmannschaft hier Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand speciell den wärmsten Dank aussprechen. Die Bürgerschaft Triests werde in der Aufmerksamkeit, welche die Regierung den küstenländischen Verhältnissen widme, einen Ansporn erblicken, mit erneuerter Kraft den Kampf mit der Ungunst der Verhältnisse fortzusetzen, um mit verständnissvoller Hilfe des Reiches Triest zum Siege und zur Blüthe zu führen.

Redner hespricht die Eisenbahn-Verbindungen des Reiches mit Triest, die Nothwendigkeit der Durchführung der Tauernbahn nnd sucht darzulegen, wie reich die Zahl der Exportartikel des Reiches und speciell der Alpenländer sei, welche die Lagerhäuser in Triest passiren könnten. Er verweist diesfalls anf die eingehenden Ausführungen des Eisenhahn-Ausschusses in dem Berichte über die Valsuganabahn und auf die Motivirung der Resolution in Betreff der schleunigsten Ausführung der Tauernhahn. Was eine zielbewusste Reichshilfe bedeute, das zeige der Aufschwung Fiume's, in welchem der Verkehr von Jahr zu Jahr zunehme, im Jahre 1892 allein um 146.000 Tonnen, indem dort der Verkehr von 230.000 Tonnen auf 376.000 Tonnen gestiegen sei. Dem gegenüber könne die Regierung Triest nicht dem Verfalle überlassen, sondern sie werde frühere Unterlassungssünden wettmachen müssen, um den Triester Handel einer Wiederbelebung zuzuführen.

Abg. Dr. Pacák will Triest die angestrebte Restaurirung nicht missgönnen, allein warnen müsse er davor, dass der Staat allzu leichtfertig Garantien übernehme für Angelegenheiten, deren Begründung eine zweifelhafte sei. Er verweist diesfalls auf das im Jahre 1891 bewilligte Lagerhausanlehen. Hätte man damals der oppositionellen Minorität Gehör geschenkt, so würde man sich die Lehre erspart haben, welche die thatsächlichen Verhältnisse an den seinerzeitigen Voraussetzungen geübt haben.

Abg. Dr. Peez stimmt dem Abg. Dr. Kaizl darin vollständig bei, dass die Vorlage grosse Opfer heische, er ist aber andererseits überzeugt, dass die ganze Action nothwendig sei. Von Seite Triests wurde die Schuld an dem Rückgange der Stadt häufig in viel zu einseitiger Weise auf die Vernachlässigung dnrch den Staat geschoben. Das sei unrichtig. Das Unglück Triests datire aus den Jahren 1859 und 1866 und habe seinen Hauptgrnnd in der durch die Kriege dieser beiden Jahre hervorgernfenen Entwicklung. Dazu kommen noch viele andere Umstände, wie z. B. die Thatsache, dass sich in Triest hänfig grosse Handelshänser, Firmen, welche durch lange Zeit mit grossen Mitteln arbeiteten, plötzlich ganz vom Geschäfte zurückziehen, ein Verlust, welcher jeden Handelsplatz empfindlich treffen müsse. Weiter müsse in Betracht gezogen werden, dass sich der Uebergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt in Triest nur sehr langsam vollzog und dass ausserdem die westlichen Linien zu wenig entwickelt wurden, so dass sogar in Barcelona Triest der Concurrenz Hamburgs nicht gewachsen war. Ein weiterer verderblicher Umstand sei es, dass man sich in Triest nm das Inland zu wenig kümmere und das Binnenland dort häufig sehr unterschätze. Es müsse doch auffallen, dass man z. B. in den Industriegegenden Böhmens Herren aus allen Weltgegenden antreffe, aber niemals einen Triester Kaufmann. So werden in Triest die Beziehungen zu wenig gepflegt, welche zn einem Absatze österreichischer Producte über See nothwendig wären. Es müsse doch sehr bedauerlich erscheinen, dass Triest im Mittelmeere gar keine Filialen besitze. In dieser Beziehung könnten die Hansastädte als ein höchst nachahmenswerthes Beispiel gelten. Ein weiteres Moment, welches sich in Triest geltend mache, sei die mangelhafte Entwicklung der Industrie in dieser Stadt. Mancher Ort, welcher in seinen Handelsbeziehungen zurückging, habe sich dadurch aufzuraffen verstanden, dass er sich der Indnstrie zuwendete, was leider in Triest nicht geschehe. Wenn Triest das Binnenland so unterstützen wollte, wie Triest durch das Reich unterstützt werde, dann könnte ein gedeihliches, für diese Stadt und für das Reich gleich erspriessliches Zusammenwirken zu Stande kommen.

Abg. Dr. Kaizl polemisirt gegen die Ausführungen des Herrn Handelsministers, welcher es sich zu leicht gemacht habe, über die von Redner angeführten Bedenken hinwegzukommen, indem er dieselben einfach als unbegründete Anwürfe gegen die Regierung bezeichnete. Und doch seien es nur Thatsachen gewesen, die Redner vorbrachte. Was Redner bekämpfte, sei die Absicht, aus Triest mit grossen Opfern aus den Staatsfinanzen etwas machen zu wollen, was unerreichbar sei. Das könne man aus den ruhigen, nüchternen Ausführungen des Vorredners auch entnehmen. Redner macht sodann der Triester Kanfmannschaft den Vorwurf der Indolenz, welche eine Hanptursache des Rückganges dieser Hafenstadt sei. Es wäre traurig, wenn Oesterreich ganz allein auf Hamburg als Hafen angewiesen wäre; das sei aber kein Grund, Triest auf eine Höhe heben zu wollen, welche unerreichhar und unhalthar wäre. Abg. von Burgstaller hätte nicht die gegenwärtige Regierung auf Kosten der früheren loben sollen, da gewiss auch früher genug zur Hebnng Triests geschehen sei. Den Vorwurf, dass die Vorlage und der Bericht mangelhaft instruirt seien, müsse Redner aufrecht erhalten. Auf die Fragen, was der Brutto-Ertrag der Lagerhäuser, was die Betriebskosten derselben seien, was die Amortisation und die Verzinsung des zu ihrer Erwerbung nöthigen Capitals kosten werde, sei nirgends eine Antwort zu erhalten. Das aber sei wichtig, wenn man sich darüber klar sein wollte, wie hoch sich das Deficit stellen würde. Redner hält es für bedenklich, wenn der Herr Finanzminister dem Herrn Handelsminister zu einer Action die Hand biete, ohne sich über die finanziellen Ergebnisse derselben klar geworden zu sein. Triest sei von dem Herrn Minister als der nächste Hafen für Mitteleuropa bezeichnet worden. Das sei an und für sich nicht ganz richtig, da ja auch Genua und Venedig ins Auge gefasst werden müssten. Uebrigens protestire Redner dagegen, dass Triest als ein mitteleuropäischer Hafen angesehen werde. Es sei ein österreichischer Hafen und für diesen solle auch gesorgt werden. Redner habe nicht aus Animosität gegen Triest gesprochen und darum auch nur die Rückweisung an den Ausschuss beantragt.

Berichterstatter Abg. Ritter von Stalitz erklärt, dass das, was die Opposition gegen die Vorlage vorgebracht habe, nicht neu sei; der Abg. Dr. Kaizl hätte seinen Ausführungen bereits in den bezüglichen Debatten des Ausschusses begegnen können. Dort sei auch die Widerlegung erfolgt, und er halte es für überflüssig, nochmals darauf einzugehen. Dagegen hätten die Ausführungen des Abg. Dr. Peez auf ihn grossen Eindruck gemacht, und er könne diese Ausführungen der Regierung wärmstens zur Berücksichtigung empfehlen. Dem Danke, welchen Abg. Burgstaller der Regierung und speciell dem Herrn Handelsminister ausgesprochen, könne er sich nur mit voller Zustimmung anschliessen. Redner empfiehlt das Eingehen in die Specialberathung.

Der Antrag des Abg. Dr. Kaizl auf Rückweisung des Gegenstandes an den Ausschuss wird mit 108 gegen 6 Stimmen abgelehnt.

In der Specialdebatte gelangen sodann die sämmtlichen fünf Artikel der Vorlage ohne Debatte unverändert zur Annahme.

In der 284. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai wird der obige Gesetzentwurf in dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnlinien von Hronow über Eipel und Königinhof nach Hořitz, von Hořitz über Neubidschow nach Königstadtl und von da über Poděbrad nach Peček. (Ergebniss der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Protokolle über die in der Zeit vom 23. bis 26. Mai, vom 24. bis 26. Juli und vom 11. bis 12. September 1893 durchgeführten Trassenrevisionen rücksichtlich des von Josef Balik und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Hronow der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Eipel und Königinhof nach Hořitz zum Anschlusse an die Linie König-

grätz—Wostroměř der Böhm. Commercialbahnen, ferner rücksichtlich des Projectes der Stadtvertretung von Neubidschow für eine normalspurige Localbahn von der Station Hořitz über Neubidschow nach Königstadtl und schliesslich rücksichtlich des Projectes der Stadtvertretung von Poděbrad für eine normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der Böhmischen Commercialbahnen über Poděbrad nach Peček zum Anschlusse an die nördliche Linie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht. Wenngleich das Ergebniss dieser Amtshandlung im Allgemeinen ein anstandsloses war, so scheint es dennoch mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse der Nachbarbahnen geboten, die erwähnten Projecte einer entsprechenden Umarbeitung zu unterziehen, und zwar in der Richtung, dass für die ganze in Rede stehende Bahnverbindung die Schmalspur zur Anwendung gelangt, weshalb den Concessionswerbern anheimgestellt wurde, wegen der einheitlichen Ausführung dieser Bahnverbindung sich gegenseitig entsprechend ins Einvernehmen zu setzen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Errichtung der Station Wlkanetsch.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde die Errichtung einer Station für Personenverkehr, Zugskreuzungen und Wagenladungs-Güterverkehr zwischen den Stationen Lescbtina und Goltsch-Jenikau mit der Bezeichnung Wlkanetsch bewilligt.
[11. April, Z. 13.140.]

— (Errichtung einer Personen-Haltestelle.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20 Juni 1893 durchgeführten Stationscommission wurde die Errichtung einer Haltestelle für Personen- und Gepäcksdienst beim Wächterbause Nr. 189 in km 264·2 der Strecke Leschtina — Goltsch-Jenikau mit der Bezeichnung „Goltsch-Jenikau Stadt" (Golčno-Jeníkov město) genehmigt. [14. April, Z. 49.256 ex 1893.]

— (Abtheilungswand im Restaurationslocale in Wien.) Im Restaurationssaal II. Classe am Wiener Hauptbahnhofe wird zur Vermeidung des Luftzuges eine Glaswand hergestellt. [18. April, Z. 13.654.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Anbau beim Brückenwaaghäuschen in Neubydschow.) In der Station Neubydschow wird bei dem der Firma Julius Fanta gehörigen Brückenwaaghäuschen ein Anbau hergestellt.
[9. April, Z. 18.682.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Herstellung eines Stockgeleises in Skutsch.) In der Station Skutsch wurde mit Rücksicht auf die erheblich gesteigerte Verfrachtung von Steinsendungen ein Stockgeleise hergestellt.
[12. April, Z. 14.378.]

Localbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Verladeschablonen.) Das Normale für Verladeschablonen bei Einhaltung von 4·65 m Gesammthöhe wurde genehmigt.
[19. April, Z. 20.575.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Schreibstube im Gütermagazin in Mastig.) In der Station Mastig wird im Gütermagazin eine heizbare Schreibstube hergestellt. [12. April, Z. 15.305.]

— (Kreuzung einer elektrischen Leitung mit der Bahn.) Das Project für die Kreuzung einer elektrischen Leitung für Beleuchtungszwecke der Gemeinde Reichenau i. B. mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in km 143·851 zwischen den Stationen Reichenau und Langenbruck wurde genehmigt. [10. April, Z. 11.973.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. (Verlängerung des Bettelgrund-Viaductes.) Das Project für die Verlängerung des Viaductes über den Bettelgrund in km 213/5 der Strecke Gablonz—Tannwald wurde zur Ausführung genehmigt.
[13. April, Z. 19.641.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 5. October 1893 wurde an einer für die Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestimmten Güterzugslocomotive, welche in der Locomotivfabrik der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den mit Handelsministerialerlass vom 27. Februar 1886, Z. 6445, genehmigten Typenplänen erbaut wurde, die technisch-polizeiliche Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Die Locomotive, deren Kessel laut Certificat die gesetzliche Druckprobe anstandslos bestanden, trägt die Fabrikationsnummer 2347 und die Inventarsnummer 7481. Die Maschine hat im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind miteinander gekuppelt. Die vierte Achse ist, und zwar um 12 Millimeter jederseits, seitlich verschiebbar. Die Locomotive hat wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung nach Gooch hergestellt, Hebel und Schraube combinirt. Das Kesselgewicht wird mittelst 8 Blattfedern auf die Achsen übertragen und ist zwischen der vierten Achse eine Quertraverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, System Friedmann, Classe E Nr. 9, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrobr mit Sieb, Bremse auf alle acht Räder wirkend, Vacuumbremse mit Spindelbremse combinirt auf die Locomotive, den Tender und Wagenzug wirkend, und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter versehen. Das Gesammtgewicht der Maschine beträgt 55 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 11 Atmosphären. Die Probefahrt fand auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 60 km und eine durchschnittliche von 37·2 km per Stunde erreicht. Da die Maschine auch bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen vollkommen ruhigen und sicberen Gang bewahrte, konnte dieselbe anstandslos dem öffentlichen Zugsverkehre auf den k. k. österr. Staatsbahnen übergeben werden
[Z. 27.548.]

— (Anschaffung von Postconducteurwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für Post-, Postconducteur-, dann Post- nnd Conducteurwagen, Serie F, D F und F k mit dem Auftrage genehmigt, dass die im Gepäcksraume der Post- und Postconducteurwagen Serie F und F k befindlichen offenen Aborte durch eine Holzwand abzuschliessen und bei den Post- und Conducteurwagen, Serie D F, Laternenstützen anzubringen sind, da diese Wagen mit Bremsen ausgerüstet werden sollen. [Z. 14.139.]

— (Eröffnung der Haltestelle Dumrowitz der Localbahn Budweis-Salnau.) Am 1. Mai wurde die zwischen der Station Goldenkron und der Station Krumau der Localbahn Budweis—Salnau gelegene Haltestestelle Dumrowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Anwendung des blauen Lichtes zur Kennzeichnung des Abschlusses von Stockgeleisen.) Auf den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn waren bis jetzt die Abschlüsse der Stockgeleise durch ein permanentes Haltsignal gekennzeichnet, welches bei Tag aus einer runden rothweissen Handsignalscheibe, bei Nacht aus einer Laterne mit rothem Lichte bestand, welches gegen das Stockgeleise gerichtet war. Da nun dieses Haltsignal zumeist weit ausserhalb des Hauptwechsels lag und sich in der Nähe des currenten Geleises befand, so konnte dadurch das Zugspersonale der auf der currenten Bahn verkehrenden Züge in der Dunkelheit leicht beirrt werden. Die k. k. General-Inspection hat daher über Ansuchen der genannten Bahnverwaltung bis auf Weiteres gestattet, die Abschlüsse der Stockgeleise in den Stationen während der Dunkelheit statt mit roth leuchtenden, mit blau leucbtenden Laternen zu kennzeichnen.
[26. April, G.-I.-Z. 6998.]

Südbahn - Gesellschaft. (Beförderung von Güterzügen mit verkehrt gestellter Locomotive.) Der Südbahn-Gesellschaft war es bisher gestattet, in der Strecke und Richtung Trifail-Steinbrück unter Einhaltung besonderer Vorsicbtsmassregeln einzelne Güterzüge mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) befördern zu lassen. Diese Bahnverwaltung sah sich jedoch in jüngster Zeit zufolge geänderter Verkehrsverhältnisse in der Station Trifail veranlasst, die bisherigen Dispositionen bezüglich der Abtransportirung der nach Norden bestimmten Fracht von der genannten Station und bezüglich des Zuschubes von leeren Kohlenwagen nach derselben dahin abzuändern, dass nunmehr die in der Richtung Trifail-Steinbrück verkehrenden Züge mit beladenen Kohlenwagen von einer in der richtigen Stellung befindlichen Locomotive geführt werden, wogegen die Beförderung jener in der Strecke und Richtung Steinbrück-Trifail verkehrenden Züge, welche leere Wagen nach Trifail zu stellen haben, unter Einhaltung gewisser Vorsichtsmassregeln mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) erfolgt. Die erwähnten Vorsichtsmassregeln sind:

a) Die Tenderachsen müssen genügend belastet sein;
b) die fahrplanmässigen normalen Fahrzeiten dürfen nicht unterfahren werden;

c) auf dem vorangehenden Tender ist als Tenderwache ein Zugbegleiter zu postiren, dem die Beobachtung der zu befahrenden Strecke nnd der Signale obliegt;
d) die Ansschau vom Tender auf die Bahn muss unbehindert sein.

Diese Verfügnngen der Südbahn-Gesellschaft wurden von der k. k. General-Inspection genehmigt.

[21. April, G.-I.-Z. 6744.]

Gaisbergbahn - Gesellschaft. (Avisirung aussergewöhnlicher Züge mittelst Signalen.) Die k.k. General-Inspection hat der Direction der Gaisbergbahn-Gesellschaft ausnahmsweise gestattet, dass zur Avisirung eines in gleicher Richtung nachfolgenden anssergewöhnlichen Zuges an der Vorderwand des ersten Fahrzeuges bei Tag eine rothe Scheibe, bei Dnnkelheit eine grün leuchtende Laterne neben der weiss lenchtenden Reflectorlaterne angebracht werde. Gleichzeitig gab die genannte Behörde ihre Zustimmung dazu, das Signal zur Avisirnng eines in entgegengesetzter Richtung fahrenden aussergewöhnlichen Znges aufzulassen, da dasselbe auf der Gaisbergbahn nie zur Anwendung kam. [12. April, G.-I.-Z. 5897.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Nagy-Disznód. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 43 vom 11. April und dessen darauf folgende Nummern publicirt die vom kgl. ungar. Handelsminister zufolge Erlass vom 27. März, Z. 21.804, erflossene Urkunde der Concession, welche dem Sachsengrafen Gustav Thalmann, Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt), im Vereine mit Dr. Carl Wolff, Director der Allgemeinen Sparcassa in Nagy-Szeben, dem Martin Schnster nnd dem Josef Konnerth zum Bau und Betrieb einer von der Station Nagy-Szeben, bezw. von Profil 62 der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben—Fogaras ausgehenden, bis Nagy-Disznód führenden normalspurigen Localbahn verliehen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893, Vorconcession Post 1 c). Die concessionirte, 5·65 km lange Linie, deren effectives Baucapital mit 156.000 fl. bemessen ist, hat im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 ansgeführt zu werden. Als Stationen sind Sellemberk mit 224 m Länge und die Endstation Nagy-Disznód mit 250 m Länge herznstellen. Ausser diesen ist, nach erfolgter ministerieller Genehmigung, dem Bedarfe des Localverkehres entsprechend, anch die Herstellnng von Zwischenstationen, Haltestellen nnd Ausweichen zulässig.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsministei hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend angeführte projectirte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 15. April, Z. 23.086, die seinerzeit mit Erlass vom 20. März 1893, Z 14.880, dem Vorstande Eduard Weber und dem Vereinsmitgliede Valentin Eötvös des Kecskemeter Weinbauvereines „Helvetia“ ertheilte Vorconcession für eine von der Station Kecskemet der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen, bezw. vom Endpunkte der von der Station Kecskemet bis zur dortigen Borstenvieh-Mastanstalt führenden Flügelbahn abzweigende und diese über die Weinbaucolonie „Helvetia“ nnd die Gemarkung der Gemeinde Iszák in der Station Fülöpszállás mit der Linie Budapest—Zimony—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalmalspnrige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 15. April, Z. 24.248, die seinerzeit mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 18.997, dem Vicegespan des Bács-Bodrogher Comitates Stefan Vojnits ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Baja der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja (anch Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) abzweigende und diese mit Ueberbrückung der Donan nächst Baja in der Station Báttaszek mit der Linie Dombovár—Báttaszék verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 8), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 15. April, Z. 24.685, die seinerzeit mit Erlass vom 12. Juli 1893, Z. 45.687, dem Gutsbesitzer Alois Baron Baratta-Dragono und dem Bürgermeister von Losoncz Zoltán Török ertheilte Vorconcession für nachfolgende als normalspurige Localbahnen zu erbauende Linien:
   a) für eine von der Station Losoncz der Linie Budapest—Hatvan—Fülek—Zolyóm (Altsohl)—Rnttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Kálnó, Berzencze, Zelene-Potlár und die Gemarkung der Gemeinde Fazekas-Zsalusa in der Station Rima-Szombat mit der Linie Feled—Tiszolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende Localbahn als Hauptlinie;
   b) für eine von der zukünftigen Station Berzencze der Linie a) abzweigende, über Szinóbánya-Vashámor bis zur dortigen Glashütte;
   c) für eine gleichfalls von Berzencze aus über Bistriczka, Málnapatak und Hámor bis Farkasvölgy (Wolfsthal), schliesslich
   d) für eine von der Station Poltás der Linie a) abzweigende und über Cseh-Brezó bis zur Zalatnaer Glashütte führende Linie (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1893), auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis zum 13. Mai.)

Adriatischer Dienst.

8. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
9. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo“. Capitän P. Berberovich, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.
10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Bernhrnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, Sau Martino nnd Gelsa.
10. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Covacich, nacb Venedig.
11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
12. „ nm Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
13. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus nnd Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

8. Mai, nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Hungaria“, Capitän T. Rassevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfn, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè und Rhodns.
9. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe“, Capitän A. Martinolich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräns, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapezunt, Batnm, Odessa, Varna, Burgas, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.
11. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts“. Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa. Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodns.
12. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vesta“, Capitän E. Ratzmann, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfn, Patras, Piräns und Dardanellen. Anschluss in Piräus nnch Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Mai, nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marqnis Bacqueheim“. Capitän G. Wallnschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras nnd Calcntta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

15. Mai, Dampfer „Medusa“, Capitän A. Persich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Mai d. J. dem bisherigen Director des steiermärkischen Landeseisenbahnamtes, kaiserlichen Rathe Carl Wurmb anlässlich seiner Berufung als General-Inspector des österreichischen Localbahnwesens und Consulent des Handelsministers in technisch-commerciellen Angelegenheiten des Localbahnwesens taxfrei den Titel und Charakter eines Ministerialrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Wurmbrand m. p.

In Vollzug der im officiellen Theile dieser Nummer veröffentlichten Allerhöchsten Entschliessung vom 4. Mai hat Se. Excellenz der k. k. Handelsminister den k. k. Ministerialrath Ludwig Wrba unter Enthebung von seinem bisherigen Dienstposten als Vorstand des Ministerial-Departements VII zum Vorstande des legislativ-administrativen Bureau, und den bisherigen Director des steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes, kaiserlichen Rath Carl Wurm, welchem mit Allerhöchster Entschliessung vom gleichen Tage anlässlich seiner Berufung als General-Inspector des österreichischen Localbahnwesens und Consulent des Handelsministers in technisch-commerciellen Angelegenheiten des Localbahnwesens der Titel und Charakter eines Ministerialrathes verliehen wurde, zum Vorstande des technisch-commerciellen Bureau der Abtheilung für das Localbahnwesen (Localbahnamt) bestellt.

Zum Vorstande des Ministerial-Departements VII wurde der k. k. Ministerialrath Dr. Emil Hardt und zum Leiter des Ministerial-Departements VIIa der k. k. Sectionsrath Theodor Edler von Hankenberg bestellt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.
Monat April 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten April 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten April 1894	Stand am letzten April 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt *)	94.319	25.003	22.238	97.084
Darnnter wichtigste Waaren:				
Mehl	3.605	1.619	1.453	3.771
Stärke	5.885	406	183	6.108
Wein	8.698	3.007	3.083	8.622
Zucker	33.013	14.530	10.895	36.648
Weizen	15.100	—	42	15.058
Diverse	28.018	5.441	6.582	26.877
*) Assecuranzwerth fl.	2,983.793	982.380	877.638	3,088.535

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April 1894	Stand am letzten April 1894
Lagerscheine:				
Stück	73	4	4	73
Versicherungswerth ö.W. fl.	128.445	41.700	41.700	128.445
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	63.750	—	—	63.750

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Praterquai.
Monat April 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten April 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten April 1894	Stand am letzten April 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt *)	73.201	13.827	12.694	74.334
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	4.684	—	65	4.619
Hafer	16.209	5.230	4.895	16.544
Korn	27.325	—	1.831	25.494
Gerste	7.045	3.856	2.400	8.501
Mais	14.844	3.024	2.235	15.633
Diverse	3.094	1.717	1.268	3.543
*) Assecuranzwerth ö.W. fl.	524.772	110.145	94.685	540.232

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April 1894	Stand am letzten April 1894
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	120.250	—	—	120.250
Lombardbetrag . . „ „	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro April 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	9285·01	3252·90	1520·67	10017·24
Roggen	2558·59	101·10	227·36	2432·33
Gerste	481·40	404·89	402·09	484·20
Hafer	2248·28	811·00	1498·87	1560·41
Mais	1589·34	2419·34	2334·83	1673·85
Mehl	474·06	204·00	223·14	454·92
Wein	7434·13	1076·56	659·68	7851·01
Verschiedenes . . .	3818·65	1303·88	1113·86	4008·67
Zusammen . .	27889·46	9573·67	7980·50	29482·63
Versicherungswerth fl.	457.990·—	71.020·—	53.310·—	475.700·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	41	12	12	41
Versicherungswerth .	221.890	31.685	41.520	212.055
Abgesondert übertragene Warrants, St.	5	4	2	7
Versicherungswerth .	11.600	5.850	4.000	13.450
Lombardbetrag . . .	5.690	2.750	1.990	6.450

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1894				April 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	330.844	184.171	157.041	357.974	242.058	150.629	135.518	257.169
Darunter:								
Weizen	51.155	27.357	27.426	51.086	62.111	37.252	32.566	66.797
Roggen	58.530	19.220	21.620	56.130	23.283	11.302	12.022	22.563
Gerste	73.174	5.329	26.250	52.253	35.609	11.090	19.063	27.636
Hafer	65.907	90.382	47.786	108.503	18.729	36.719	22.877	32.571
Mais	10.538	28.764	18.254	21.048	32.986	23.812	25.790	31.008
Hirse	3.008	174	157	3.025	7.040	13.206	5.554	14.692
Bohnen	9.425	1.782	2.564	8.643	12.801	2.026	3.636	11.191
Erbsen	2.158	397	1.186	1.369	2.558	634	448	2.744
Malz	2.513	825	527	2.811	2.156	282	451	1.987
Raps	9.837	129	1.131	8.835	3.928	716	796	3.848
Hanfsamen	1.121	520	197	1.444	1.206	206	460	952
Wicken	917	352	510	759	1.300	49	1.040	309
Mehl	14.290	1.841	3.251	12.880	6.559	1.717	2.283	5.993
Kleie	3.113	2.242	2.529	2.826	4.446	2.249	1.754	4.941
	305.686	179.314	153.388	331.612	214.712	141.260	128.740	227.232
Spiritus	941	—	—	941	5.958	1.086	—	7.044
Zucker	8.797	1.002	52	9.747	3.140	—	665	2.475
Wein	3.357	353	627	3.083	7.088	1.332	729	7.691
Oele und Fette	741	389	254	876	1.163	770	410	1.523
Sonstige Waaren	11.322	3.113	2.720	11.715	9.997	6.181	4.974	11 204
Mittlere Tagesbewegung	13.649 Meter-Centner				11.923 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,382.230	1,220.160	1,040.890	3,561.500	2,355.830	929.010	817.420	2,468.420

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	103	24	45	82	52	10	14	48
Versicherungswerth . . fl.	523.320·—	86.090·—	236.790·—	372.620·—	240.710·—	73.650·—	93.250·—	221.110·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	21	8	6	23	12	4	6	10
Versicherungswerth . . fl.	67.350·—	17.500·—	16.900·—	67.950·—	61.300·—	23.100·—	35.100·—	49.300·—
Lombardbetrag . . . . fl.	35.990·—	9.000·—	7.800·—	37.190·—	36.402·55	13.637·50	21.537·50	28.502·55

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat April 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	902·85	—	102·71	800·14	—	—	—	—
Roggen	431·25	—	201·09	230·16	—	—	—	—
Gerste	1.288·17	303·77	627·78	964·16	200·47	101·88	302·35	—
Hafer	792·18	402·09	341·79	852·48	—	—	—	—
Erbsen	1061·41	805·22	328·32	1.538·31	238·99	99·53	34·45	304·07
Bohnen	759·98	422·70	170·88	1.011·80	64·79	—	64·79	—
Raps	252·52	66·83	—	319·35	—	—	—	—
Wicken und Hirse	748·77	58·54	337·82	469·49	—	—	—	—
Haide und Mais	375·90	226·03	197·90	404·03	—	—	—	—
Hanfsamen	98·31	—	—	98·31	—	—	—	—
Leindotter etc.	15·55	44·03	—	59·58	—	—	—	—
Diverse	258·26	117·68	232·35	143·59	—	—	—	—
Zusammen	6.985·15	2.446·89	2.540·64	6.891·40	504·25	201·41	401·59	304·07
Versicherungswerth . . fl.	59.924	24.446	22.543	61.827	3.670	1.600	2.870	2.400
Spiritus	1.705·41	845·72	178·12	2.373 01	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	28.341	13.532	2.775	39.098	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	12	1	1	12	1	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	7.700	516	500	7.716	800	—	—	800
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	2	1	12	1	—	—	1
Versicherungswerth . . fl.	7.200	1.016	500	7.716	800	—	—	800
Lombardbetrag . . . fl.	3.905	500	300	4.105	380	—	—	380
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	3	—	—	3	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.604	—	—	3.604	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	3	—	—	3	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.604	—	—	3.604	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	2.430	—	—	2.430	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat April 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1738 81	380·65	328·87	1790·59	475·28	—	192·91	282·37
Roggen	2352·33	932·32	775·38	2509·27	493·03	—	—	493·03
Gerste	494·79	115·69	18·46	592·02	1694·11	1582·25	724·80	2551·56
Hafer	3852 45	—	1520·23	2332·22	4509·78	904·63	2331 92	3082·49
Erbsen	480·49	—	111·89	368·60	613·70	746·25	214·02	1145·93
Bohnen	340·89	200·59	19·00	522·48	367·30	241·75	138·52	470·53
Raps	249·24	—	100·80	148·44	177·69	—	—	177·69
Wicken	329·69	—	116·57	213·12	416·51	269·44	306·25	379·70
Leindotter und Leinsamen	639·63	102·55	303·73	438·45	—	—	—	—
Lupinen	811·78	—	327·62	484·16	—	—	—	—
Hanfsamen	17·00	—	—	17·00	—	—	—	—
Mais	100·18	—	—	100·18	—	100·00	100·00	—
Senf	90·00	—	—	90·00	—	—	—	—
Diverse	67·82	6·14	14·78	59·18	16·28	—	3·68	12·60
Zusammen . . .	11.565·10	1737·94	3637·33	9665·71	8763·68	3844 32	4012·10	8595·90
Versicherungswerth ö.W. fl.	90.539	13.485	27.797	76.227	62.644	30.080	28.065	64 659
Spiritus	207·61	—	—	207·61	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.765	—	—	3.765	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	13	1	2	12	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	16.020	1200	2.600	14.620	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	13	—	1	12	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	16.020	—	1.400	14.620	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	10.730	—	1.000	9.730	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. Dampfschiffahrts-Unternehmungen am Traunsee, Attersee, Wolfgangsee, Mondsee und Hallstädtersee.

Rundreiseverkehr in das Salzkammergut.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 gelangt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 15. Juni 1893 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und bei deren Ausgabestellen zum Preise von 15 kr. zu erhalten.

Wien, am 1. Mai 1894. [365]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Verkehr mit den Budapester Bahnhöfen.

Mit 1. Juli 1894 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, in Kraft, durch welchen der gleichnamige, ab 1. September 1893 giltige Tarif, Theil II, Heft 1, ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

In dem neuen Tarifhefte sind die Haltestelle Budapest kiterö (Ausweiche) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie die Station Lodygowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner ein Ausnahmetarif für Möbelwagen neu einbezogen.

Exemplare des Tarifheftes 1 sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 80 kr. per Stück zu beziehen.

Wien, am 5. Mai 1894. [366]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Nachtrag XIV zum Ausnahmstarife.

Mit 1. Juni 1894 gelangt der Nachtrag XIV zum Ausnahmetarife vom 1. October 1886 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) Neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei Station Brzezinka gelegenen Marthaschachte der Karlssegengrube.

b) Anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für Station Rajnochowitz.

c) Anderweite Bestimmungen an Stelle der im Haupttarife auf Seite 3 und 4 befindlichen.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 5. Mai 1894. [367]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover-Bayerischer Verbands-Gütertarif. (Einführung von Nachträgen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai d. J. ist Nachtrag 3 zu Heft 1 und Nachtrag X. zu Heft 2 herausgegeben worden, enthaltend Einbeziehung bayerischer Stationen, Aufnahme, Ergänzung und Aenderung von Ausnahmetarifen, sowie verschiedene sonstige Aenderungen und Ergänzungen. Die Nachträge sind auf den Verbandsstationen einzusehen und daselbst auch käuflich zu haben.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Aufnahme der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk in den Verband.) Vom 1. Mai d. J. an wird die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälzischen Bahnen mit den für Ludwigshafen a. Rhein giltigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in den directen Güterverkehr aufgenommen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Mai 1894 ist der Nachtrag VIII zum Tarifhefte Nr. 1 in Kraft getreten. Dieser von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Ausnahmetarifs 5 für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren auch anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für gewisse Stationen der Sächsischen Staatsbahnen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Ermässigung für die zur Erzeugung des Rohglases benöthigten Materialien.) Den bayerischen Spiegelglas-Fabrikanten wird auf die Dauer von sechs Monatea, und zwar vom 1. Mai bis Ende October eine Frachterleichterung in der Weise gewährt, dass denselben für die zur Erzeugung des Rohglases benöthigten Materialien, als Soda, Sand, Kalk, Scherben, Thon und Glaubersalz, dann für das zum Zwecke der Veredlung in einheimischen Schleifereien, Polirwerken und Spiegelbelegereien versendete Rohglas der dritte Theil der normalen Fracht bezw. im Wechselverkehre des bayerischen Frachtantheiles im Rückvergütungswege nachgelassen wird.

Stettin-$\frac{\text{Schlesisch}}{\text{Märkisch}}$-Sächsischer Verbands-Verkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. Mai d. J. sind folgende Nachträge in Kraft getreten:

a) Nachtrag XIV. zum Gütertarif, Heft 1;
b) Nachtrag XIII. zum Gütertarif, Heft 2;
c) Nachtrag VIII. zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Die Nachträge zu a) und b) enthalten, neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, anderweite und zwar zumeist mit Frachtermässigungen verbundene Entfernungen für den Verkehr mit einigen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der zu c) genannte Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Gautzsch.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). (Einführung eines Nachtrages.) Am 10. Mai d. J. tritt zum Tarif für die vorbezeichneten Güterverkehre der Nachtrag II in Kraft.

Er enthält u. A. Aenderungen von Frachtsätzen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen und ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach									
958	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Dux-Ladowitz Wiesa Bruch	Oberleutensdorf	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 7 5 5	kr. 4 2 2	kr. 3 3 3	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten nur für Kohle, welche als Heizkohle bei den Entwässerungsarbeiten bei dem inundirten Antonia-Schachte in Oberleutensdorf verwendet wird
959	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Fohnsdorf	St. Michael	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	10 kr.	9 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
960	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenschlacke aus Pos. S 19 des Tarif-Theiles I	Kimpolung Eisenau Wama Frassin a/M.	Hatna transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des Wagens. Aufgabe mit directen nach M.-Ostrau, Schönbrunn oder nach einer oberschlesischen Station lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 41 37 35 29	kr. 13·4 12 11·2 9·2	kr. 27·6 25 23·8 19·8	Im Kartirungswege		
961	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus Pos. H 20 des Tarif-Theiles I	Sloboda rungurska-Grube	Kolomea loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des Wagens. Das Auf- u. Abladen hat durch Arbeitskräfte der Parteien, bezw. auf Kosten der letzteren zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	8 kr.	5·33 kr.	2·67 kr.	Im Kartirungswege		
962	Südbahn-Gesellschaft		Cichorienwurzeln, frische	B a n n	Zágráb S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decsmber 1894	Localtarif	29 Heller, incl. ungar. Steuer	17 Heller, incl. ungar. Steuer	12 Heller, incl. ungar. Steuer	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
963	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Myrabolanen-Extract	Prag (St.E.G.)	Brünn (St.E.G.)	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1888	Classe I	a) Classe II b) Classe A		Im Kartirungswege		Aufrechthaltung der für Güter der Classe II, resp. Classe A giltigen Tarifbestimmungen
964	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Die im „Verordnungs-Blatt" Nr. 32 ex 1894, sub Post Nr. 637, für den Transport von Frachtgütern aller Art von Wien etc. nach Sarajevo und vice versa verlautbarte Frachtbegünstigung findet bei Einhaltung der in der vorerwähnten Publication enthaltenen Bedingungen auch auf derlei Sendungen von Wien (Matzleinsdorf) nach Sarajevo und vice versa Anwendung.											
965	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Zohor	Lieing	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagene. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	26·0 kr.		Im Kartirungswege		
966	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Drainröhren	Frättingsdorf	Götzendorf (St.E.G.) Trautmannsdorf Wilfleinsdorf Bruck a/L. Localbahn Götzendorf (L.B.) Mannersdorf Schwadorf Klein-Neusiedl Fischamend	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 28·2 28·8 29·8 30·6 31·8 33·4 33·4 33·4 34·2	kr. 21·0 21·0 21·0 21·0 23·3 24·1 24·0 24·3 24·8	kr. 7·2 7·8 8·8 9·6 8·5 9·3 9·4 9·1 9·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
967	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz das Ausnahmetarife 6 a und b des Sächsisch-Oesterr., bezw. Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., K.F.J.B., Lagerhaus, Praterquai), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg*), Stadlau, Nussdorf**) Klosterneuburg-Weidling Wien (Donauquaibahnhof) Plass oder vice versa	Hetzdorf	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a und b des Sächsisch-Oesterr., bezw. Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 15. Mai 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr., bezw. Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband Bestehen bis jetzt keine directen Sätze	Pfge. A 72 B —: A 116 B 2 | A 144 B 2 | A 145 B 2 — a | b A 67 B —: A 129 B 1 | A 126 B 1 | A 128 B 1 — a | b		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, welche von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt abzuziehen sind

*) Vergl. besondere Bestimmungen unter E 2 Seite 11 des Heftes 1 des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes.
**) Wien (K.E.B.) Vergl. besondere Bestimmungen unter E 4, Seite 15 des Heftes 1 des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
968	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Auf eigenen Rädern rollende Dampfkesselwagen zur Beheizung von Personenwagen	Görlitz	Zimony (Semlin) transit	Unter Aufrechthaltung der für Locomotiven und Tender giltigen Bestimmungen des Artikeltarifes Nr. 19 A im Tarife für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transit, giltig vom 1. November 1893	Vom 12. Mai 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transit vom 1. November 1893		40·38 Francs pro Tonne		Im Kartirungswege		
969	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Die in der vorjährigen Nummer 148 des Verordnungs-Blattes, sub Poe. 2973, publicirte Frachtermässigung wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen der in Rede stehenden Begünstigung in der Weise ergänzt, dass bei Auflieferung von 15000 Tonnen der zugestandene Frachtsatz um 2 kr., und bei Anlieferung von 10000 Tonnen um 4 kr. pro 100 kg erhöht zur Anwendung gelangt, um welche Beträge sich demnach die in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze“ angegebenen Nachlässe gleichzeitig niedriger stellen.										

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 51 vom 5. Mai 1894, sub Post 939, hat es in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz“ in der zweiten Zeile anstatt „Cassa“ richtig „Kassa“ zu lauten.

Normalspur-Locomotive

30 *HP*, aus dem Betrieb zu stellen, (423)

35 Normalspur-Rollwagen

von 6 Tonnen Tragfähigkeit, Oel-Lager; **Theodolit-Universal-Instrument, Nivellir-Instrument,** beide Tellerstativ, sehr preiswürdig **sofort abzugeben.**

Bau-Unternehmung **E. von Malberg, Treffen** (Krain).

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung von Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Disponent.

Für ein **erstes internationales Speditionsgeschäft in Budapest wird ein im internationalen Speditionsdienste vollkommen bewanderter Beamter,** welcher **selbständig disponiren** kann und **vollständige Tarifkenntnisse** besitzen muss, **gesucht.**

Offerte unter Angabe der bisherigen Leistungen, Referenzen und Gehaltsansprüche sind unter Chiffre **„L. 317“** an die **Annoncen-Expedition Anton Mezei in Budapest** (Palais Haas) zu richten. (424)

In **A. Hartlebens Verlag** ist erschienen:

Die Vorschriften

betreffend den

Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten,

sowie den

Fleischtransport auf Eisenbahnen

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Gross-Octav — 4 Bogen — Preis 60 kr.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien, und zwar:

2300 q Petroleum,
800 „ Rübbrennöl,
100 „ Fluid,
250 „ Rübschmieröl,
700 „ Mineralschmieröl für Maschinen,
230 „ „ „ Wagen,
570 „ Vaselin,
20 „ Staarschmiere,
6 „ Hartfett in Stangen und Blöcken,
20 „ Unschlitt und
13 „ Schmierseife,

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau und Lemberg, sowie der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg wird für die Zeit vom 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1895 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. bei der k. k. Verkebrsleitung in Mähr.-Schönberg eingesehen, beboben, oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmier-Materialien" bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. bei der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg bis längstens 30. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen incl. aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass den Offerenten die „allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen" der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie die für die Lieferung der offerirten Artikel bestehenden „besonderen Bedingnisse" vollkommen bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben binreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1894/5 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Tbeilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 30. Mai l. J. Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren, oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausscbreibung wird unter Einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, sowie von der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg für ibren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. Mai 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

WEINER'S ZINKFREIES LAGER METALL
SCHUTZ-MARKE
für jeden Druck und Rotation.
Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.
Heinrich Weiner, Prag.
(415)

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.
Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar: Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins: für die ersten drei Wochen per Woche	2
für jede folgende Woche „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf
Stets **reichhaltiges Lager** von
Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;
halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)
für **Neubauten** sowobl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.
Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.
Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.
Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.
NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.
(421)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. **Wien, 12. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Prüfung von Schiffspositionslaternen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 17. Mai 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 27. April 1894, Z. 7561/II, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Einführung der mitteleuropäischen Zeit im Dienste der auf den Bahnhöfen etablirten k. k. Post- und Telegraphen-Aemter.

Ueber Auftrag des hohen k. k. Handelsministeriums wird die geehrte Verwaltung hiemit unter Hinweis auf die mit der Kundmachung des h. k. k. Finanzministeriums vom 14. Jänner l. J. (R.-G.-Bl. vom 6. Februar 1894, IX. Stück) verlautbarte Einführung der mitteleuropäischen Zeit (Stundenzonenzeit) im Dienste bei den auf Eisenbahnhöfen aufgestellten k. k. Zollämtern verständigt, dass über Anordnung des h. k. k. Handelsministeriums vom 13. April l. J., Z. 6414, die in Gemässheit des h. Handelsministerial-Erlasses vom 25. Juli 1891, Z. 85/H.-M. (V.-Bl. des k. k. Handels-Minist. Nr. 99 ex 1891, G.-I.-Z. 586 Präs./II ex 1891) seit 1. October 1891 für die Cursordnungen aller Postcurse und für die Aufgabe und Abgabe der Telegramme eingeführte mitteleuropäische Zeit (Stundenzonenzeit), vom 1. Mai 1894 angefangen, auch für den Beginn und den Schluss der Dienststunden bei den auf Eisenbahnhöfen etablirten k. k. Post- und Telegraphen-Aemtern Anwendung findet.

Von dieser Verfügung wolle die geehrte Verwaltung die unterstehenden Organe in Kenntniss setzen.

Wien, am 27. April 1894.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zur Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen ist es genügend, die Möglichkeit der Verletzung der gemeinschaftlichen Rechte derselben darzuthun. Die Frage, ob eine solche Verletzung wirklich stattgefunden hat, ist hiebei nicht zu untersuchen, dieselbe ist vielmehr vom Curator zur richterlichen Entscheidung zu bringen.

(Entscheidung vom 21. November 1893, Z. 13.655.)

D. K. suchte beim k. k. Landes- als Handelsgerichte in Graz um Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Besitzer der fünfprocentigen Prioritäts-Schuldverschreibungen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zu dem Zwecke an, dass die am 1. August 1893 behufs Convertirung vorgenommene Verlosung der genannten Schuldverschreibungen nichtig erklärt werde.

Das k. k. Landes- als Handelsgericht in Graz gab mit Bescheid vom 29. September 1893, Z. 25.452, diesem Ansuchen keine Folge in der Erwägung, dass die Convertirung der Leoben-Vordernberger Prioritätsanlehen mit staatlicher Genehmigung erfolgt und dass keine Thatsache behauptet wurde, aus welcher zu schliessen wäre, dass die Verlosung der Prioritäten in ungesetzlicher Weise erfolgt sei, dass sonach nicht dargethan ist, dass die Rechte der Besitzer dieser Prioritäts-Schuldverschreibungen beim Mangel einer gemeinsamen Vertretung gefährdet wären.

Dem Recurse des D. K. gab das k. k. Oberlandesgericht in Graz mit Entscheidung vom 25. October 1893, Z. 10.388, keine Folge, in der Erwägung, dass nach § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, die Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Besitzer von auf den Ueberbringer lautender

oder durch Indossament übertragbarer Theilschuldverschreibungen nur dann stattfindet, wenn sich ergibt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet oder die Rechte eines Anderen in ihrem Gange gehemmt würden; — in Erwägung, dass daher das Gericht bei der Entscheidung über das Ansuchen um Bestellung eines gemeinsamen Curators auch zu beurtheilen hat, ob die Voraussetzung der bezogenen Gesetzesstelle gegeben, somit im vorliegenden Falle, ob die Rechte der Besitzer der fünfprocentigen Prioritäts-Schuldverschreibungen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet seien; — in Erwägung, dass sich das vom Recurrenten gestellte Begehren darauf stützt, dass bei der am 1. August 1893 vorgenommenen Verlosung der erwähnten Prioritäts-Obligationen von dem bei Ausgabe derselben aufgestellten Tilgungsplane abgegangen wurde, dass insbesondere alle noch nicht eingelösten Prioritäten der ersten Emission vom 1. Februar 1870 zur Verlosung gebracht wurden und dass dieselben sohin, insoferne sie nicht der Convertirung unterzogen werden, mit 1. Februar 1894 zur Auszahlung gelangen und von diesem Zeitpunkte nicht weiter verzinst werden sollen; und in Erwägung, dass jedoch hierin mit Rücksicht darauf, dass sich die Leoben-Vordernberger Eisenbahn laut Inhaltes der Prioritäts-Schuldverschreibungen das Recht vorbehalten hat, auch eine grössere, als die im Tilgungsplane ersichtliche Anzahl derselben der Verlosung zu unterziehen, somit die Rückzahlung auch vor Ablauf des im Tilgungsplane vorgesehenen Zeitraumes zu bewerkstelligen, eine Gefährdung der Rechte der Prioritätenbesitzer, welche die Bestellung eines gemeinsamen Curators für dieselbe erheischen würde, nicht zu erkennen ist.

Ueber den ausserordentlichen Revisionsrecurs des D. K. fand der Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 21. November 1893, Z. 13.655, beide untergerichtliche Entscheidungen abzuändern und die Bestellung eines gemeinsamen Curators für die Besitzer der fünfprocentigen Prioritäts-Schuldverschreibungen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Wahrung deren Rechte gegenüber dem Beschlusse auf Convertirung und Einziehung dieser Obligationen zu verordnen; in der Erwägung, dass die von dem Recurrenten in seinem Gesuche erwähnte Convertirung der fünfprocentigen Prioritätenschuld in eine vierprocentige im Wege der Verlosung und Sistirung der Verzinsung auf eine allgemeine Verfügung der Gesellschaft zurückzuführen ist, welche alle in der gleichen Lage befindlichen Prioritätsbesitzer und deren gemeinsame Rechte berührt, es sich demnach um eine Angelegenheit handelt, in welcher den einzelnen Prioritätenbesitzern das selbstständige Auftreten verwehrt ist, und die Vertretung ihrer Rechte nur durch einen gemeinsamen Curator stattfinden kann; — in Erwägung, dass dermal in eine Untersuchung der Berechtigung zu einer den Bestimmungen der Anleihe nicht entsprechenden Rückzahlungs-Modalität und Zinsen-Reducirung nicht eingegangen werden darf, und lediglich zu berücksichtigen kommt, dass dann, wenn durch den Mangel einer gemeinsamen Vertretung die Möglichkeit, eine richterliche Entscheidung über die Berechtigung zur Einziehung der alten Prioritätenschuld und Einstellung der fünfprocentigen Verzinsung herbeizuführen, ausgeschlossen wird, die Rechte der Prioritätsgläubiger gefährdet werden könnten, zu solchem Behufe es aber genügt, Anlass und Zweck der Bestellung zu concretisiren.

Prüfung von Schiffspositionslaternen.

Bekanntlich ist die Erprobung von Schiffspositionslaternen auf Sichtweite und Leuchtwinkel bei den gegenwärtig verfügbaren, noch als primitiv zu bezeichnenden Mitteln mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Der am sichersten zum Ziele führende Vorgang wäre, die zu prüfenden Laternen auf einem bestimmten Punkte zu postiren und sich durch Abschreiten des beleuchteten Sektors — eventuell auch durch Abschreiten einer bestimmten Linie und entsprechende Drehung der Laterne — zu überzeugen, ob sie den Vorschriften entspricht. Da jedoch eine solche Procedur, abgesehen von dem jeweiligen Wetter, eine zeitraubende und die Ablieferung der Laternen verzögernde ist, hat sie sich auch nicht Eingang verschaffen können, und die Laternen wurden an Bord der Schiffe gegeben, ohne zuvor auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht worden zu sein.

Zuerst war es die englische Regierung, welche sich entschloss, darüber zu wachen, dass bei Erzeugung der Positionslaternen gewisse constructive Vorschriften eingehalten werden.

In Deutschland erklärte sich zwar die Seewarte schon im Jahre 1881 bereit, Untersuchungen der Schiffslaternen vorzunehmen, doch wurde hievon kein Gebrauch gemacht, da kein bezüglicher Zwang bestand. Dies dauerte bis zum Jahre 1891, wo die deutsche Seeberufs-Genossenschaft begann, nur solche Schiffe zu assecuriren, die ein Attest der Seewarte über die entsprechende Qualität ihrer Positionslaternen vorweisen konnten. Die Folge davon war, dass der Seewarte noch im gleichen Jahre ungefähr 3000 Laternen zur Untersuchung übergeben wurden. Die Prüfung derselben erfolgte nach einem Verfahren, das von jenem des Board of Trade in England wenig abweicht.

Im Jahre 1891 hat Professor Weber in Kiel Versuche zur Aufstellung eines Massstabes für die Beurtheilung von Positionslaternen durchgeführt und die Resultate derselben in den „Annalen für Hydrographie und maritime Meteorologie“ 1892 veröffentlicht. Nach seiner Meinung liefern die sich auf Abmessungen beziehenden Vorschriften keine Bürgschaft für die ausreichende Sichtbarkeit und sonstige Zweckdienlichkeit der Positionslaternen, weil diese Factoren in zu hohem Grade von der Krümmung der Linse und von der Färbung des Glases beeinflusst werden. Weber prüfte daher eine Anzahl von Laternen auf die bezüglichen Entfernungen, betreffend die Sichtweite und den Leuchtwinkel und wählte sodann aus denselben einen Satz, welcher den internationalen Vorschriften vollkommen entsprach, um ihn zu Vergleichen mit später zu erprobenden Laternen zu benützen.

Diese Vergleiche wurden mit Hilfe des Photometers bewerkstelligt; hiebei gelangte die Lichtstärke der Topplaternen in Amylacet-Kerzen und jene der Seitenlaternen in einem willkürlichen Masse zum Ausdrucke; letzteres basirte auf dem farbigen Glasstücke, das man vor die Kerze legen musste, um ihr Licht gleichfärbig mit jenem der zu prüfenden Laternen zu machen. Die Messungen ergaben als minimale Lichtstärken für die Topplaternen 15 Kerzen, für die grünen Seitenlichter 15 Kerzen (relatives Mass), für die rothen 10 Kerzen (relatives Mass) und für die Ankerlaternen 4 Kerzen. Diese Grenzleuchtstärken wurden indessen später etwas geändert, als Weber die auf der deutschen Seewarte in Gebrauch stehenden Normalkerzen kennen lernte und mittelst seines Instrumentes die Lichtstärken derselben wie folgt bestimmte: Topplaternen in der Mitte 32 und an den Seiten 21·7

Kerzen, grünes Licht 46·5 und rothes Licht 21·8 Kerzen (relatives Mass). Auf Grund dieser Erfahrungen erhöhte Weber das zulässige Maximum für grüne Laternen auf 25, für rothe auf 15 und für Topplaternen auf 20 Kerzen.

In Folge des Vorgehens des Board of Trade in England und der Seewarte in Deutschland, sowie angeregt durch die Verhandlungen der maritimen Conferenz in Washington, liess die holländische Regierung dem Professor Weber einen Satz Positionslaternen zur Untersuchung auf Lichtstärke übermitteln. Dieselben gehörten dem Typ der auf den meisten Seeschiffen, mit Ausnahme der grossen Postdampfer in Verwendung stehenden, an, und waren niederländisches Erzeugniss; sie blieben jedoch nicht nur bei den Lichtstärkemessungen mittelst Photometers, sondern auch bei der später vorgenommenen praktischen Erprobung auf Sichtbarkeit hinter dem Minimum zurück.

Nunmehr beauftragte das holländische Ministerium für Marine, Handel und Industrie die Herren A. E. Arkenbout-Schokker und L. Rosenburg, Untersuchungen zur Auffindung eines Massstabes für die Beurtheilung der Positionslaternen der Hochsee-, sowie auch der Binnenfahrzeuge anzustellen. Hinsichtlich der letzteren war ein königlicher Beschluss massgebend, nach welchem die Topplaternen für die Binnenschiffahrt auf zwei und die farbigen Laternen auf eine Seemeile sichtbar sein müssen, während für die Flussschiffahrt Sichtweiten von 4000, bezw. 2000 m festgesetzt sind.

Der von den Genannten eingehaltene Vorgang war im Wesentlichen identisch dem von Professor Weber angewendeten Verfahren. Es wurde zuerst eine möglichst grosse Anzahl von Laternen praktisch auf Sichtweite und Leuchtwinkel erprobt und sodann einer Messung ihrer Lichtstärken mittelst Photometers unterworfen. Für den ersten Theil der Versuche, die im Monate Mai 1893 begannen, wurde die auf der Oldebrock'schen Haide gelegene Artillerie-Schiessschule gewählt, die den Vortheil bot, dass auf derselben Punkte in Abständen von 8000, 3700 und 1800 m telephonisch verbunden waren. — Nächte, wo Mondschein oder eine Trübung der Atmosphäre vorwalteten, wurden zu den Versuchen nicht benützt. Die Laternen wurden in einer vorher bestimmten Reihenfolge aufgestellt und auf jeder die Richtung angemerkt, in der sich die Beobachter befanden, um späterhin die Lichtstärke derselben in dieser Richtung messen zu können.

Obwohl die farbigen Binnenschiffahrtslaternen nur auf 1800 m hätten erprobt werden sollen, wurde bei einzelnen derselben, die besondere Helligkeit aufwiesen, die Probe bis auf 3700 m ausgedehnt. Bei den Topplaternen der Seeschiffe erreichte die Sichtweite nicht mehr als 9300 m.

Hierauf folgten die photometrischen Proben, bei welchen die Laternen auf 8—10 m vom Instrumente, mit den oberwähnten Marken gegen letzteres weisend, aufgestellt und ihre Flammen auf die gleiche Höhe gebracht wurden wie bei den Proben auf der Haide.

Bei dem Vergleiche der vom Photometer angegebenen Lichtstärken mit den auf der Haide bestimmten Sichtbarkeitsgrenzen fand man bei zahlreichen, namentlich bei den farbigen Laternen grössere Abweichungen von dem die Lichtabnahme bei wachsender Entfernung kennzeichnenden Gesetze, was auf folgende Ursachen zurückgeführt wurde:

Die für die Seeschiffahrt bestimmten Laternen wiesen gegen jene für die Flussschiffahrt merkliche Unterschiede in den Abmessungen auf; die ersteren besassen eine Höhe von 16—17·5 cm, die letzteren eine solche von 10—12·5 cm. Die Folge davon war, dass die kleinere Gattung ihr Licht auf geringere Entfernungen concentrirter aussandte und hiebei auch relativ mehr Licht in das Photometer brachte als die grössere. Es wurden daher nur Laternen erster Kategorie für Seeschiffe ausgesucht; die hierauf erzielten Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle für die Sichtweiten von 9260 (5 Seemeilen) für das weisse Licht und von 3700 m (3 Seemeilen) für das rothe und grüne Licht dargestellt, wobei auch die Versuche Weber's und der deutschen Seewarte, sowie zwei in Amerika gemachte Proben berücksichtigt sind.

	Weiss	Roth	Grün	Anmerkung
	Lichtstärke			
Weber ursprünglich	15	10	15	
Deutsche Seewarte	32—21·7	21·8	46·5	
Weber corrigirt	20	15	25	
Amerika, 1. Versuch	29—43	5·7—29	10·5—29	Der für die farbigen Lichter gebrauchte Massstab ist unbekannt
„ 2. „	17·5	5·8—23·6	10·5—42·4	
Holland	18	8·5	24	

Die auffallenden Unterschiede bei Beurtheilung des weissen Lichtes scheinen wenigstens theilweise auf der Subjectivität der Beobachter zu fussen, und es muss noch bemerkt werden, dass die englische Normalkerze, deren man sich in Nordamerika bedient, gegen die Amylacetkerze um 7 pCt. zurücksteht.

Im Monate October v. J. fanden in Holland neue Versuche statt, bei welchen es sich darum handelte, den Einfluss der Linsenhöhe auf die Leuchtkraft der Laternen festzustellen und darüber Aufschluss zu erhalten, inwieweit gewisse Abmessungen im Stande sind, Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Laternen abzugeben. Zu diesen Versuchen wurden eine Seitenlaterne für Seeschiffahrt von 17 cm und für Binnenschiffahrt eine solche von 10·5 cm Linsenhöhe benützt. Beide Laternen waren derart eingerichtet, um sie nach Belieben mit einem rothen oder grünen Glase versehen und den Docht auf- und abdrehen zu können, ohne hiezu die Laterne öffnen zu müssen. Die von photometrischen Proben begleiteten Messungen gaben folgende Resultate:

Rothe Laterne

3500 m				1800 m			
Grosse Laterne		Kleine Laterne		Grosse Laterne		Kleine Laterne	
Linsenhöhe	Lichtstärke	Linsenhöhe	Lichtstärke	Linsenhöhe	Lichtstärke	Linsenhöhe	Lichtstärke
17 cm	5·7	10·5 cm	10·0	17 cm	1·2	10·5 cm	2·6
13·75 „	6·2	10·5 „	10·0	.	.	.	.
10·5 „	8·0	10·5 „	10·0	.	.	.	.
8·5 „	17·4	10·5 „	10·0	8·5 cm	1·8	10·5 cm	2·6

Grüne Laterne

3500 m				1800 m			
Grosse Laterne		Kleine Laterne		Grosse Laterne		Kleine Laterne	
Linsenhöhe	Lichtstärke	Linsenhöhe	Lichtstärke	Linsenhöhe	Lichtstärke	Linsenhöhe	Lichtstärke
17 cm	11·0	10·5 cm	13·4	17 cm	3·0	10·5 cm	4·1
13·75 „	10·6	10·5 „	13·4	13·75 „	3·1	10·5 „	4·0
10·5 „	11·6	10·5 „	13·4	10·5 „	3·8	10·5 „	4·0
8·5 „	11·1	10·5 „	13·4	8·5 „	4·0	10·5 „	4·0

Die Tabellen zeigen, dass eine Laterne bei derselben Lichtquelle und gleicher Ausnützung umsomehr Licht in das Photometer entsendet, je geringer ihre Linsenhöhe ist, ferner, dass die Höhe der Linse bei rothen Lichtern auf beiden Abständen, und bei grünen Lichtern auf den Abstand von 1800 m die Sichtbarkeit beeinflusst.

Auf Grund der in Holland vorgenommenen Untersuchungen ist man zu folgenden Schlüssen gelangt:

1. Die an Schiffspositionslaternen zu stellenden Anforderungen haben sich in erster Linie auf die Lichtstärke zu beziehen, welche photometrisch zu ermitteln ist.
2. Die photometrischen Proben allein genügen, wie dies die Vergleiche zwischen Laternen von verschiedener Linsenhöhe gezeigt haben, nicht zur Beurtheilung der Leistungsfähigkeit einer Laterne.
3. Bei einer solchen Beurtheilung muss nebst den Angaben des Photometers auch die Linsenhöhe in Betracht gezogen werden.
4. Die Benützung von Probegläsern zur Beurtheilung der Farbe von Linsen ist nicht anzuempfehlen.
5. Ein internationales Uebereinkommen zur Feststellung der Lichtstärken der weissen Laternen, ausgedrückt durch eine constante Lichteinheit, und der für farbige Laternen, ausgedrückt durch eine noch zu bestimmende, von farbigen Normalgläsern abhängige Lichteinheiten wäre erwünscht.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 44. Sitzung des Herrenhauses vom 8. Mai referirt Freiherr von Czedik im Namen der Budget-Commission über die vom Abgeordnetenhause angenommene Regierungsvorlage, betreffend die Erwerbung der öffentlichen Lagerhäuser in Triest durch den Staat und beantragt, dem Gesetzenrwurfe die verfassungsmässige Zustimmung zu ertbeilen.

Der Gesetzentwurf wird sodann in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In der 287. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Mai befindet sich im Einlaufe die Regierungsvorlage, betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Recbnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbabnen in der Bukowina.

In der Sitzung des Eisenbahn-Ausscbusses des Abgeordnetenbauses vom 9. Mai referirte Abg. Schwab zunächst über die Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890, betreffend den Eisenbahn-Fracbtverkehr. Er weist darauf bin, welcher Fortscbritt in der Annahme des internationalen Uebereinkommens überhaupt in Bezug auf die Einfübrung einheitlicber Rechtsnormen für einen grossen Theil der Staaten Europas herbeigeführt werde. Nacbdem die Annabme der vereinbarten Zusatzerklärung den Beitritt nocb anderer Staaten zu diesem Uebereinkommen erleichtern solle, so befürwortet er, dieser Zusatzerklärung die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Dieser Antrag wird ohne Debatte angenommen.

Abg. Dr. Russ erstattet sodann den Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jabre 1894 sicberzustellenden Localbabnen. Er begründet die Regierungsvorlage und beantragt folgende Abänderungen: Die Strecken Polička—Zwittau und Polička—Brüsau werden nicbt alternativ, sondern beide positiv beantragt. Die Staatsgarantie von 700.000 fl. für die Bahn Polička—Zwittau wird auf 650.000 fl. berabgemindert, dagegen der effective Betrag in Stammactien für die Strecke Polička—Brüsau von 158.000 fl. auf 200.000 fl. erböbt. Ein neuer Artikel anlässlich der Concessionirung der Babn Plan—Tachau uud Göpfritz—Gross-Siegharts wird vom Referenten beantragt, um die Stundung der Betriebskosten Seitens der betriebfübrenden Staatsverwaltung in beiden Fällen zu ermöglicben.

Ueber die Petitionen der Interessenten der Strecke Marienbad—Carlsbad beantragt der Referent: „Die Regierung wird aufgefordert, für die Herstellung der Eisenbahn Marienbad-Carlsbad die staatlicbe Garantie für die Zinsen des Vorzugscapitals in Anspruch zu nehmen, sobald die Interessenten und das Land Stammactien in der Höhe gezeicbnet baben werden, dass die Verzinsung des Vorzugscapitals durcb die Reinerträgnisse der Babnen mit Grund in Aussicbt zu nehmen ist, und eine entsprechende Regierungsvorlage im Herbste des beurigen Jahres einzubringen."

Die Petitionen der Interessenten der Zweigbahn Scbönwebr—Elbogen, sowie der Localbabn Neuhof—Weseritz werden der Regierung zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksicbtigung abgetreten.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand legt in eingebender Rede die leitenden Gesichtspunkte für die För-

derung des Localbahnwesens dar, wonach es zunächst Aufgabe der Länder und der Localinteressenten sei, für die Capitalsbeschaffung jener Localbahnen zu sorgen, deren Rentabilität ausreichend sei, um die von den Ländern zu garantirenden Capitalsquoten zu verzinsen.

Der Staat könne, abgesehen von der allgemeinen legislativen und administrativen Förderung, aus finanziellen Rücksichten nur in jenen Fällen Unterstützungen in Aussicht zu stellen, in welchen derselbe als Interessent oder vermöge der gesammtstaatlichen Bedeutung betheiligt erscheine. Der Minister will dem Antrage des Berichterstatters auf gleichzeitige Sicherstellung der beiden in der Regierungsvorlage alternativ beantragten Varianten für die Einbeziehung der Stadt Polička ungeachtet der hieraus für den Staatsschatz erwachsenden etwas höheren Belastung nicht entgegentreten und beantwortet die Anfrage des Berichterstatters in Betreff der Eisenbahnverbindung Marienbad—Carlsbad dahin, dass die Regierung bereit sei, vielleicht schon in der Herbstsession des Reichsrathes eine Gesetzesvorlage wegen Sicherstellung dieses Bahnbaues in dem Falle einzubringen, wenn die Interessenten im Vereine mit dem Lande eine derartige Opferwilligkeit bethätigen, dass dem Staate aus seiner Betheiligung kein finanzielles Opfer erwachse. Bezüglich der von mehreren Seiten urgirten Einbringung des allgemeinen Localbahngesetzes erklärt der Herr Minister, dass der Entwurf dieses Gesetzes im Handelsministerium bereits fertiggestellt, das Einvernehmen hierüber mit den betheiligten Ministerien jedoch noch nicht gepflogen worden sei, weshalb auch die Vorlage erst in der Herbstsession des Reichsrathes zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht werden könne. Dies werde umsoweniger einem Anstande unterliegen, als eine neuerliche Einvernahme von Experten nicht mehr nothwendig erscheine und die Regierung ohnedies im Sinne der ihr bekannten Wünsche der Interessenten die möglichst weitgehenden Begünstigungen, namentlich in Bezug auf den Bau und Betrieb, in Aussicht nehme.

Abg. Dr. Nitsche beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, die Eisenbahn Neuhaus—Neu-Bistritz in Bezug auf Tracefübrung und Unterbau derart ausführen zu lassen, dass die seinerzeitige Umwandlung in eine Normalspurbahn ohne technische Schwierigkeiten und ohne unverhältnissmässige Mehrkosten bewerkstelligt werden kann."

Abg. Kaftan beantragt eine Resolution, betreffend den Ausbau der Localbahn Breznic—Blatna—Strakonitz.

Abg. Dr. Polak unterstützt die Petition des Elbogener Actionscomité und bekämpft die Ansicht, dass die Seitenlinie Schönwehr—Schleppwald—Elbogen den Ausbau der Linie Carlsbad—Marienbad erschwere.

Abg. von Burgstaller unterstützt die Anträge des Referenten und begrüsst die Erklärungen des Herrn Handelsministers zu Gunsten der Localbahnen. Er betont jedoch die Nothwendigkeit des Zustandekommens von Localbahnen auch in Istrien und Görz, und zwar der Linien Triest—S. Saba—Parenzo, sowie Görz—Heidenschaft.

Nach längerer Debatte werden die Anträge des Referenten und die beantragten Resolutionen angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Uebertragung eines Wasserkrahnes in Grussbach.) In der Station Grussbach wird der Wasserkrahn Nr. 5 mit der dazugehörigen Putzgrube von km 92·894 nach km 92·885 überstellt. [18. April, Z. 15.483.]

— (Herstellung von Oberlichten im Aufnahmsgebäude in Prag.) Gelegentlich der Vergrösserung der Wartesäle und deren Vorräume in dem Aufnahmsgebäude der Station Prag werden im Wartesaal III. Classe Oberlichten hergestellt. [9. April, Z. 14.131.]

— (Verlegung des Lampisterielocales in Prag.) Aus Anlass der Vergrösserung der Wartesäle in der Station Prag wurde das Lampisterielocale auf die Ankunftsseite des Aufnahmsgebäudes verlegt. [12. April, Z. 15.834.]

— (Linie Schwechat—Mannersdorf: Waggon-Drehscheibe in Mannersdorf.) In der Station Mannersdorf wurde zum Zwecke der Umdrehung der Schneepflüge eine Waggon-Drehscheibe von 4·69 m Durchmesser eingelegt. [18. April, Z. 16.064.]

— (Herstellung eines Handschrankens und einer Wächterhütte.) Bei der Strassenübersetzung in km 0·448 der Linie Schwechat—Mannersdorf wurde ein Handschranken und für den denselben bedienenden Wächter eine Schutzhütte aufgestellt. [20. April, Z. 8704.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Backofen in Bolehost.) Beim Weichenwächterhause Nr. 2 in der Station Bolehost wurde ein Backofen hergestellt. [14. April, Z. 16.971.]

— (Linie Lobositz—Libochowitz: Vergrösserung der Geleiseanlage und des Rübenverladeplatzes in Chotěsov.) In der Station Chotěsov wurden die Geleiseanlage und der Rübenverladeplatz vergrössert. [14. April, Z. 19.909.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 28. December 1893 fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Linien der k. k. Staatsbahnen bestimmten Schnellzugs-Locomotive, welche in der Wiener Neustädter Locomotivfabrik erbaut wurde und mit Fabrikationsnummer 3695 und der Inventarsnummer 553 versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Der Kessel der Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Druckprobe mit gutem Erfolge unterzogen. Die Maschine ist nach den mit Handelsministerialerlass vom 14. August 1893, Z. 22.407, genehmigten Typenplänen gebaut und besitzt im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Drehgestelle liegen, die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse, die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Locomotive hat wagrechte, aussenliegende Dampfcylinder, aussenliegende Rahmen, die Steuerung, nach Stephenson hergestellt, ist aussenliegend, die Umsteuerung geschieht mittels Hebel. Das Kesselgewicht wird mittels acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen den Federn der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach System Friedmann, Classe E Nr. 9, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rosette und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse auf den Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach Hausbälter versehen. Die Spurweite der Maschine ist normal, das Gesammtgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande beträgt 45·5 Tonnen und die concessionirte Dampfpannung 11 Atmosphären. Die Probefahrt mit dieser Maschine fand am 28. December v. J. auf der Strecke Neulengbach—St. Pölten der k. k. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 95 km und eine durchschnittliche von 67 km per Stunde erreicht. Da die Maschine selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigte, unterlag es aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande, diese Maschine beim öffentlichen Zugsförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 21.548.]

— (Bukowinaer Localbahnen: Eröffnung der Station Panka für den unbeschränkten Güterverkehr.) Laut Kundmachung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 25. April wurde die bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Station Panka der Linie Hliboka—Berhometh der Bukowinaer Localbahnen vom 15. April an auch für den unbeschränkten Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet. [Z. 23.675.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Errichtung der Haltestelle Lobzow.) Mit 1. Mai wurde die zwischen den Stationen Zabierzow und Krakau bei dem in km 408·5 gelegenen Wächterhause Nr. 313 errichtete Haltestelle Lobzow mit dem Zuge Nr. 16 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. In dieser Haltestelle werden die Personenzüge Nr. 15, 17, 31 und 33 zum Einsteigen und die Personenzüge Nr. 16, 18, 32 und 34 zum Aussteigen der Reisenden bedingungslos halten. Rücksichtlich dieser Haltestelle kommen Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Classe nach Krakau zur Ausgabe und werden diese Fahrkarten in der nächst der Haltestelle gelegenen k. und k. Infanterie-Cadettenschule ausgefolgt. Die Uebernahme und Ausfolgung des Reisegepäckes erfolgt in der Haltestelle Lobzow durch den Conducteur im Zuge. [Z. 23.666.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Einstellung von zwei Säuretransportwagen.) Die vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei dem k. k. Handelsministerium in Vorlage gebrachten Constructionspläne, wonach für den österreichischen Verein für chemische und metallurgische Production in Aussig a/E. von der Firma F. Ringhoffer in Smichow-Prag zwei zweiachsige offene Wagen mit Bremse und je zwölf eingebauten Thongefässen für Salzsäuretransporte gebaut werden sollen, welche für den Wagenpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sind, wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt.
[Z. 14.532.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 17. April, Z. 19.107, dem Reichstags-Abgeordneten Johann Rónay und Consorten
   a) für eine von der Endstation Varjas der Linie Valkány—Varjas der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und diese, sowie durch deren Vermittlung die Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Válkány—Orsova—Verciorova über Kétfél, Kis-Telep und die Gemarkung der Gemeinde Monostor in der Station Vinga mit der Linie Arad—Temesvár-Jozsefváros der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) von Vinga aus in Fortsetzung der Linie a) über Kétféltö und Knéz bis Billéd (Comitat Temes) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. April, Z. 20.507, dem Julius Bartos, Einwohner von Jákóhod, und Julius Fleischer, Einwohner von Hagymádfalva, für eine von der Station Pap-Tamási der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Ér-Mihálfalva abzweigende und diese über Jákó-Hodos, Szalárd, Tarnos, Csbaj, Csanálos, Sárszeg, Csujafalva, Hagymádfalva, Kis-Tótfalu, Tataros, Bogdán-Szovárbegy, Czigányfalva und die Gemarkung der Gemeinde Oervénd in der Station Mezö-Tegled mit der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad — Brassó (Kronstadt) — Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 17. April, Z. 24.153, dem Oberstuhlrichter Dr. Ladislaus Maróthy, dem Advocaten Dr. Franz Pletnits, dem Gutsbesitzer Franz Takács und Consorten für eine von der Station Jánosház der Linie Boba—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese über Duka, Hosszufalu und die Gemarkung der Gemeinde Gyertyámos in der zukünftigen Station Rum mit den projectirten Localbahnen Szombathely-Rum (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 2, Nr. 25 und 36 ex 1894) und Rum-Sárvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1894, Vorconcession Post 3) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Párdány - Zsombolya. (Politisch-administrative Begehung.) Im Bereiche des Torontáler Comitatsgebietes fand vor Kurzem unter Führung des Ministerialrathes Alexander Heim des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Párdány-Zsombolya (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 4) statt. Die projectirte Linie wird, in Vervollständigung des Torontáler Eisenbahnnetzes, dieses in Verlängerung der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Sécsány—Párdány (einer Flügelbahn der Linie Nagy-Beskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen) von Párdány aus in der Station Zsombolya (Hatzfeld, zwischen Nagy-Kikinda und Temesvár-Joszefváros) mit der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova verbinden. Die projectirte Linie scheidet unweit Párdány den Bégacanal und wird, nach Vollendung der im Zuge begriffenen Herstellung desselben in gut schiffbaren Zustand (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105 und 133 ex 1893), von wesentlicher Bedeutung für den Cerealienverkehr des Alföldes und Banates sein.

Projectirte Localbahn Versecz-Kubin. (Genehmigung des Bauprojectes.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, das Projects-Elaborat für die projectirte Localbahn Versecz-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 und 149 ex 1893, Vorconcession Post 1) im Principe genehmigt. Der Ausbau dieser dieLinie Budapest—Arad—Temesvár—Versecz—Báziás von Versecz aus mit der Donaustation Kubin aus verbindenden Bahn, welche den südlichen Theil des Temeser Comitates in südlicher Richtung durchschneiden wird, ist bereits finanziell sicher gestellt, und wird im Sinne der diesbezüglich bereits der Legislative unterbreiteten Gesetzvorlage (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22) sofort nach Einfliessen der Concessions-Urkunde in Angriff genommen werden.

Projectirte Pferdebahn in Fiume. (Herstellung einer Verbindung zwischen Fiume und den Vororten.) Die Interessenten der Vororte (Sussak etc.) und mehrerer benachbarten Gemeinden Fiumes haben im Vereine mit dortigen Capitalisten den Beschluss gefasst, eine das Stadtgebiet und insbesondere den Hafen mit dem Extravillangebiete verbindende Strassenbahn mit Pferde-, eventuell elektrischem Betriebe aus eigenen Mitteln zu erbauen und wurden die im Interesse der baldigen Realisirung dieses Projectes erforderlichen Schritte bereits eingeleitet.

Localbahn Haraszti-Ráczkeve. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 27. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig Beniczky die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Actiengesellschaft Haraszti-Ráczkeve (Fortsetzung der Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893). Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung, welcher constatirt, dass die Einnahmen für Personen- und Gepäcksbeförderung fl. 21.078·02 = fl. 752·72 per Kilometer betrugen. Aus dem Waarentransport wurden fl. 4740·59 vereinnahmt. Der Betriebsüberschuss belief sich auf fl. 7104·07, von welchem fl. 600 zur Einlösung von 6 Stück Prioritäts-Actien verwendet wurden, während fl. 6504 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Umschlagverkehr in Kubin. (Bau eines Donauufer-Bahnhofes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat im Interesse der Abwicklung des Donauumschlagverkehrs in der Schiffahrtsstation Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40) den Beschluss gefasst, dort einen geräumigen Uferbahnhof, und zwar unterhalb der Agentiestation der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, zu erbauen, welcher durch Geleise sowohl mit den Magazinen und Lagerplätzen der genannten Gesellschaft, als auch mit der zukünftigen Endstation Kubin der projectirten Localbahn Versecz-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1893, Vorconcession Post 1 und Nr. 22 ex 1893 [Gesetzentwurf]) verbunden werden wird.

Ausland.

Schweiz. (Concession für eine Rollbahn von der Station Mürren zum Curhause Mürren.) In der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 11. April beantragt der Bundesrath die Ertheilung der Concession für den Betrieb einer Rollbahn mit Pferde-, eventuell Handbetrieb, von der Station Mürren zum Curhause Mürren und eventuell seinen Dependenzen auf die Dauer von 80 Jahren. Die Länge der bereits hergestellten Rollbahn zwischen Station und Curhaus Mürren beträgt circa 450 m, die projectirte Verlängerung, bezw Abzweigung zu den Dependenzhotels Victoria und Bellevue 180, bezw. 65 m, die Spurweite 0·50 m, die Maximalsteigung 28‰, der Minimalradius 8 m. Der Betrieb soll entweder durch Pferde oder Angestellte des Hotels erfolgen.

— (Fristverlängerung zur Einreichung der Vorlagen für mehrere Eisenbahnen.) Die Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wurde für folgende Eisenbahnen verlängert: für eine Eisenbahn von Bern über Worb und Sumiswald nach Huttwyl bis zum 17. August 1897, für Strassenbahnen des Cantons Baselstadt bis zum 31. December 1894 und für eine Drahtseilbahn von Interlaken auf den Harder bis zum 10. April 1896.

— (Uebertragung der Concession der Brienz-Rothhorn-Bahn.) Der Bundesrath sucht in der Botschaft vom 12. April bei der Bundesversammlung um die Ermächtigung nach, die Concession für die Brienz-Rothhorn-Bahn vom 20. December 1889 unter den nothwendig erscheinenden Bedingungen an den, bezw. an die Erwerber der Bahn zu übertragen, sobald die in den Steigerungsbedingungen festgestellten Verpflichtungen erfüllt sein werden. Mit der Ermächtigung zur Uebertragung der Concession soll auch die Ermächtigung zur Concessionsänderung im Sinne der Berechtigung des Concessionärs auf einen allfälligen Concessionsverzicht ausgesprochen sein.

Russland. (Vorkehrungen zum Schutze gegen Cholera-Einschleppung.) Laut einer Mittheilung des geschäftsführenden Directors des Vereins Russischer Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Verkehr in St. Petersburg, an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, sind — zufolge Bekanntmachung in Nr. 13 des Anzeigers des Finanzministeriums vom 27. März 1894, von dem Herrn Minister der inneren Angelegenheiten, im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister, auf Grundlage des § 15 der Vorschriften vom 24. März und des § 12 der Vorschriften vom 26. April 1893 über die Ergreifung von Vorsichtsmassregeln gegen die Einschleppung von epidemischen Krankheiten über die Land- und Seegrenze des russischen Reichs — folgende Waaren als solche bezeichnet worden, welche im Jahre 1894 von denjenigen Ländern und Orteu weder ein- noch ausgeführt werden dürfen, woselbst laut Bekanntmachung die asiatische Cholera, die Pest, das gelbe Fieber oder andere ansteckende Krankheiten herrschen.

A. Aus den laut Bekanntmachung von der asiatischen Cholera heimgesuchten europäischen Ländern dürfen nicht eingeführt werden:

1. Bettwäsche, Bekleidungsgegenstände, getragene Kleider und im Gebrauch gewesenes Bettzubehör in der Form von Waaren.
2. Lumpen und alte Kleidungsstücke.

Eine Ausnahme bilden:

a) Hydraulisch gepresste Lumpen, welche als en gros Waaren in mit eisernen Reifen umgebeneu und mit Marken und Nummern, welche die Herkunft der Waaren anzeigen, versehenen Ballen zur Beförderung gelangen;

b) neue Abfälle, welche unmittelbar aus den Spinnereien, Webereien, Werkstätten fertiger Gegenstände oder Bleichstellen hervorgehen; Kunstwolle (Shoddy) und Schnitzeln von neuer Baumwolle.

Die vorstehenden in diesem Punkte genannten Waaren und Gegenstände unterliegen nicht den Verbotmassregeln beim Import, wenn ein Nachweis darüber geliefert wird, dass diese Waaren mindestens fünf Tage vor dem Erscheinen der Epidemie am Versandtorte abgeliefert worden seien.

B. Aus aussereuropäischen Gegenden, in welchen die Cholera herrscht, sowie überhaupt aus allen Ländern ohne Ausnahme, welche als von der Pest, dem gelben Fieber und anderen ansteckenden Krankheiten heimgesucht anerkannt worden sind, dürfen nachstehende Waaren nicht eingeführt werden:

1. Lumpen und alte Kleidungsstücke.
2. Rohe Knochen und nicht der Verarbeitung unterzogene Thierabfälle.
3. In Gebrauch gewesenes Bettzubehör, getragene Kleider und Wäsche in der Form von Waaren.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 den übrigen Staaten und den in diesen domizilirten Eisenbahnen zur Kenntniss gebracht.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2324 T. Gehalt ist am 3. April mit 15 Passagieren und 837 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said: 5 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Esswaaren, 15 Colli Metallwaaren, 22 Colli Spiritus, 44 Colli Holzwaaren, 5 Colli Parfumerien, 23 Colli Wein; nach Snez: 6 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Zucker; nach Gedda: 7 Colli Manufacturwaaren, 650 Colli Zucker, 6 Colli Metallwaaren, 6 Colli Esswaaren, 75 Colli Zündhölzchen, 78 Colli Papier; nach Jambo: 247 Colli Zucker; nach Suakin: 2800 Stück verschiedene Holzgattungen; nach Aden: 19 Colli Glasperlen, 47 Colli Manufacturwaaren, 64 Colli Zucker, 34 Colli Mehl, 20 Colli chemische Producte, 5 Colli Spielkarten; nach Hodeidah: 4 Colli Metallwaaren, 40 Colli Bier; nach Massaua: 30 Colli Zucker, 9 Colli Spiritus; nach Zanzibar: 4 Colli Mützen, 160 Colli Mehl, 11 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Glasperlen; nach Chinde: 195 Colli Glasperlen; nach Nassi-Bé: 20 Colli Mehl; nach Bombay: 201 Colli Metallwaaren, 78 Colli Knöpfe, 8 Colli Musikinstrumente, 74 Colli Glaswaaren, 911 Colli Papier, 196 Colli Perlen, 70 Colli Baumwollwaaren, 71 Colli Holzwaaren, 141 Colli Manufacturwaaren, 47 Colli Garne, 8 Colli Mützen, 26 Colli Kurzwaaren, 91 Colli Lampen, 550 Colli Farben, 25 Colli Spielkarten; nach Bagdad: 25 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Porzellanwaaren; nach Kurrachee: 7 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 6 Colli Metallwaaren, 7 Colli Holzwaaren; nach Bassorah: 25 Colli Farben, 17 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 121 Colli Bier, 4 Colli Lampen; nach Mangalore: 6 Colli Metallwaaren, 18 Colli Kurzwaaren; nach Calicut: 12 Colli Metallwaaren; nach Colombo: 8 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garne, 50 Colli Zucker; nach Rangoon: 22 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Nagapatan: 10 Colli Metallwaaren; nach Madras: 24 Colli Perlen, 6 Colli Garne, 13 Colli Manufacturwaaren, 31 Colli Papier, 8 Colli Holzwaaren; nach Calcutta: 83 Colli Perlen, 26 Colli Baumwollwaaren, 58 Colli Garne, 2 Colli Musikinstrumente, 8 Colli Holzwaaren, 45 Colli Wein, 13 Colli Knöpfe, 60 Colli Metallwaaren, 66 Colli Glaswaaren, 67 Colli Manufacturwaaren, 127 Colli Papier; nach Penang: 10 Colli Holzwaaren, 7 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Bier, 15 Colli Metallwaaren, 7 Colli Mützen, 14 Colli Papier, nach Soerabaya: 54 Colli Papier, 6 Colli Baumwollwaaren, 275 Colli Mehl, 10 Colli Perlen, 2 Colli Manufacturwaaren, 58 Colli Erdwachs, 3 Colli Wägen; nach Batavia: 23 Colli Papier, 9 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Erdwachs, 2 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Metallwaaren; nach Samarang: 42 Colli Papier, 200 Colli Erdwachs; nach Bangkok: 19 Colli Manufacturwaaren, 19 Colli Garne; nach Manilla: 15 Colli Garne. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 530.091 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einführung des Sommerfahrplanes.) Mit 1. Mai trat der Sommerfahrplan der Post- und Passagierschiffe für die Saison 1894 in Kraft. Nach demselben verkehren tägliche Personenfahrten zwischen: Passau — Linz (Abfahrt von Passau um 3 U. Nachm., von Linz 5 U. 30 M. Früh); Linz—Wien, Stefanicbrücke und Praterqai (Abfahrt von Linz 7 U. 30 M. Früh, von Wien 6 U. 30 M. Früh); Wien—Pressburg (Abfahrt von Wien Weissgärber um 5 U. Nachm., nach dem 1. September um 4 U. Nachm., von Pressburg um 6 U. Früh); Wien—Budapest (Abfahrt von Wien, Weissgärber, Praterquai um 7 U. Früh, von Budapest um 6 U. Abends); Párkány—Gross-Maros—Szent Endré—Budapest (Abfahrt von Párkány um 4 U. Früh, ab Budapest um 3 U. Nachm.); Budapest—Kalocsa (Abfahrt von Budapest um 11 U. Vorm., von Kalocsa um 7 U. Abends); Budapest—Semlin—Belgrad—Orsova (Abfahrt von Budapest um 10 U. Abends, von Orsova um 5 U. Früh); dann wöchentlich drei Verbindungen zwischen Orsova—Turn-Severin—Braila—Galatz, und zwar Abfahrt von Orsova jeden Sonntag, Dienstag und Freitag um 5 U. Früh, Abfahrt von Galatz jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 8 U. Früh; ferner vier Schiffsverbindungen zwischen Szegedin—Titel—Semlin, und zwar Abfahrt ab Szegedin jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag um 5 U. Früh, ab Semlin jeden Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Samstag um 8 U. Abends; zwei Verbindungen zwischen Szegedin—Szolnok. Abfahrt ab Szegedin jeden Dienstag und Freitag um 5 U. Früh, Abfahrt ab Szolnok jeden Mittwoch und Samstag um 5 Uhr Früh. In der Save werden tägliche Schiffsverbindungen zwischen Schabatz—Belgrad unterhalten (Abfahrt ab Schabatz um 7 U. Früh, ab Belgrad um 7 U. Früh). In der unteren Donau finden noch regelmässige Verbindungen zwischen Galatz—Tultscha dreimal wöchentlich, ferner Anschlussfahrten Galatz—Odessa alle 14 Tage durch die Schiffe des Oesterr. Lloyd statt. Der gesellschaftliche Dampfer „Medea D" fährt regelmässig zwischen Galatz—Batum nach separatem Itineraire. Ausser diesen Personenfahrten längerer Strecken finden tägliche Localfahrten zwischen Krems—Stein—Melk—Grein, im Wiener Donaucanale, im Rayon der Stadt Budapest, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und zwischen Galatz—Braila statt.

— (Fahrplan der Localschiffe im Wiener Donaucanal, giltig ab 1. Mai.) Mit 1. Mai bis auf Weiteres trat laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Wiener Donaucanal nachstehender Fahrplan in

Kraft. An Sonn- und Feiertagen, vom 1. Juni an auch an jedem Mittwoch, fährt bei günstiger Witterung ein Localschiff um 1 U. 29 M. Nachm. ab Station Sofienbrücke nach Greifenstein. Ab Station Stefaniebrücke erfolgt die Abfahrt der Localschiffe nach Nussdorf täglich um 6 U. 30 M. Früh, 2 U. 24 M., 4 U. 54 M. Nachm., 6 U. 54 M. Abends; ausserdem bei günstiger Witterung um 9 U. 54 M. Früh, 3 U. 24 M., 5 U. 54 M. Nachm., 7 U. 24 M. Abends (in den Monaten Mai und September, vor dem 15. Mai und nach dem 1. September jedoch nur an Sonn- und Feiertagen), bezw. 7 U. 54 M. Abends in den Monaten Juni, Juli, August. An Sonn- und Feiertagen verkehrt bei günstiger Witterung ein Localschiff ab Stefaniebrücke nach Greifenstein um 9 U. 24 M. Früh, 1 U. 54 Nachm. (ab 1. Juni auch an jedem Mittwoch). Ab Greifenstein fährt bei günstiger Witterung nur an Sonn- und Feiertagen um 12 U. Mittags ein Localschiff nach der Station Stefaniebrücke, und um 7 U. 24 M. Abends nach der Station Sofienbrücke (vom 1. Juni an auch an jedem Mittwoch). Von Nussdorf nach Stefaniebrücke verkehren täglich Localschiffe um 7 U. 9 M. Früh (ab 15. Mai; von Langenzersdorf um 6 U. 44 M. Früh), 8 U. 14 M. Früh (von Langenzersdorf 7 U. 52 M. Früh), 5 U. 44 M. Nachm., 7 U. 44 M. Abends; bei günstiger Witterung um 11 U. 14 M. Vorm., 4 U. 14 Nachm., 6 U. 44 M., 8 U. 14 M. (in den Monaten Mai und September), bezw. 9 U. 14 M. (in den Monaten Juni, Juli, August). Vor dem 15. Mai und nach dem 1. September findet die Fahrt ab Nussdorf um 8 U. 14 M. Abends nur an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung statt. An Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung verkehrt ein Localschiff ab Nussdorf nach Stefaniebrücke um 12 U. 55 M. Nachm., nach Sofienbrücke um 8 U. 19 M. Abends (vom 1. Juni an auch an jedem Mittwoch). Ausser den fahrplanmässigen Fahrten werden an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung nach Bedarf Zwischenfahrten ab Station Stefaniebrücke nach Nussdorf und von Nussdorf nach Stefaniebrücke unterhalten. Die Dampfer haben nach und von Nussdorf Anschluss an die Züge der Kahlenberg-Eisenbahn.

— (Fahrordnung der Localschiffe zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Mai, Juni, Juli, August und September.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad—Pancsova erfolgt in den Monaten Mai, Juni, Juli, August und September um 6½ U. Früh, 1 U. Nachm. und 7 U. Abends. Die Abfahrt ab Pancsova nach Belgrad—Semlin erfolgt um 4 U., 9 U. Früh und 4 U. Nachm. In der Zeit von Mai bis Ende September wird zur Bequemlichkeit des Pancsovaer Publicums a) an allen Sonntagen, b) am 5., 14., 23., 24. Mai, 7., 18., 19., 29. Juni, 6., 11. Juli, 1., 15., 18., 20. August, 8., 10., 20., 26. September das Localschiff von Pancsova nach Belgrad anstatt um 4 U. Nachm. schon um 3 U. Nachm. und von Semlin nach Pancsova anstatt um 7 U. Abends erst um 8 U. Abends verkehren.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und Schleppdienst, giltig für die Monate Mai—September.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad erfolgt um 5 U., 6 U., 6½ U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 12 U. Vorm., 1 U., 1½ U., 2½ U., 4 U., 5 U. Nachm., 6 U., 7 U. und 8 U. Abends. Von Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff ab um 5½ U., 6½ U., 7½ U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11 U., 11½ U. Vorm., 2 U., 3 U., 4½ U., 5½ U. Nachm., 6 U., 6½ U., 7½ U., 8½ U. Abends. Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 bis 50 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben; Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localbootes werden nach dem Frachttarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss angenommen und ist sich deshalb, und zwar in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

Rheinschiffahrt. (Vorschriften über die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände.) Mit 1. April sind für die Rheinschiffahrt nachstehende, von den Regierungen der Rheinuferstaaten vereinbarte Bestimmungen über die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände in Kraft getreten.

§ 1.

Als feuergefährlich im Sinne dieser Bestimmungen gelten folgende Gegenstände:

a) Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte (Petroleumäther, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligroin, Naphta, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl, Schmieröle u. s. w.);
b) alle aus Theer oder Theerölen (Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schiefertheer) bereiteten flüchtigen Stoffe;
c) Schwefeläther (Anthyläther), Collodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);
d) rothe rauchende Salpetersäure;
e) weisser und gelber, sowie rother (amorpher) Phosphor;
f) Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Die in lit. a und b bezeichneten Gegenstände werden in drei Classen eingetheilt, je nachdem sie bei 17·5° C. ein specifisches Gewicht haben von: (Classe I) mindestens 0·780 (sogenanntes Testpetroleum, Benzol, Toluol, Xylol, Lumol, Mirbanöl, Solaröl, Photogen u. s. w.); (Classe II) weniger als 0·780 und mehr 0·680 (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.); (Classe III) 0·680 oder weniger (Petroleumäther, Gasolin, Neolin u. s. w.).

§ 2.

Die in § 1, lit. a und b genannten Gegenstände dürfen auf dem Rhein nur befördert werden entweder:

a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen, oder
b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeng; die Gegenstände der Classen I und II ausserdem
c) in besonders guten, dauerhaften Fässern.

Bei der Beförderung in Gefässen aus Glas oder Steinzeug sind noch folgende Vorschriften zu beachten:

1. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer guten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf für die Stoffe der Classe I bei Verwendung von Glasgefässen 60 kg, bei Verwendung von Steinzeuggefässen 75 kg, und für Stoffe der Classen II und III bei Verwendung beider Arten von Gefässen 40 kg nicht übersteigen. Jedes Frachtstück, welches Gegenstände der II. und III. Classe enthält, ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Gegenstände der Classen II und III enthalten, haben ausserdem die Aufschrift „muss getragen werden“ zu erhalten.

Die Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum auf dem Rhein in Kastenschiffen werden durch diese Vorschriften nicht berührt.

§ 3.

Schwefeläther (Aethyläther), sowie Collodium dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden. Die Verpackung dieser Gefässe, u. z. sowohl der Metall- wie der Glasgefässe muss bei Vereinigung mehrerer Gefässe in einem Frachtstücke den in § 2, Ziffer 1, und bei Einzelverpackung den in § 2, Ziffer 2 gegebenen Vorschriften entsprechen mit der Massgabe, dass bei Einzelverpackung das Bruttogewicht des einzelnen Collo 60 kg nicht übersteigen darf.

§ 4.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) darf nur befördert werden entweder:

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg, oder
2. in Blechgefässen von höchstens 75 kg Brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein; oder
3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

§ 5.

Die Beförderung der rothen rauchenden Salpetersäure unterliegt folgenden Vorschriften: Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, müssen die Behälter dicht verschlossen, wohlverpackt und insbesondere in mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehenen Gefässe nnd geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter, trockenerdiger Substanzen um-

geben sein. Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

§ 6.

Weisser und gelber Phosphor muss mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend" und mit „oben" bezeichnet sein.

Rother (amorpher) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äusserlich als „rotben Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

§ 7.

Bucherscbe Feuerlöschdosen dürfen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kistchen eingestellt werden, welche höchstens 10 kg fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Die Kistchen müssen sodann in grössere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

§ 8.

Falls die in den §§ 2 und 3 angeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 kg zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl miteinander als mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörenden Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein. Die rothe rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen anderer Mineralsäuren mit Ausnahme von Brom, und mit anderen weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden oder feuergefährlichen Stoffen gehörenden Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 kg darf mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörenden Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wofern derselbe sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucherschen Feuerlöschdosen mit anderen Gegenständen zu einem Frachtstücke ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

§ 9.

Die in den §§ 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 genannten Behälter (Gefässe aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dass sie weder aneinander stossen, noch herabfallen können.

§ 10.

Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck, auf Schiffen, die zur Personenbeförderung dienen, überhaupt nicht verladen werden.

§ 11.

Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten und es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie eine wirksame Oberflächen-Ventilation haben. Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen. Die Schornsteine der Kambusen solcher Fahrzeuge müssen mit Funkenfängern versehen sein. Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände sind mit dicht schliessenden Plantüchern bedeckt zu halten.

§ 12.

Fahrzeuge, welche feuergefährliche Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem grossen weissen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; beide müssen mindestens 4 m über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein. Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 m von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen, sofern nicht von der Hafenbehörde und ausserhalb der Häfen von der Ortspolizeibehörde das Anlegen in einer grösseren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 kg, bezw. bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 kg) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsmässiger Einzelpackung, sei es in vorschriftsmässiger Zusammenpackung mit anderen Gegenständen mit sich führen, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass das Gesammtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen der feuergefährlichen Stoffe 40 kg nicht erreicbt.

§ 13.

Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, muss der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Art und Menge nach der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleicb auf die angewiesene Liegestelle legen.

§ 14.

Soll ein Fahrzeug feuergefährlicbe Gegenstände laden oder löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbebörde vorher Anzeige zu machen. Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen, und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist. Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zur Liegestelle nicht gestattet. Beim Laden und Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubniss und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens 2 m über dem Arbeitsboden angebracht sind, gestattet.

Bei der Ladung wie beim Löschen dürfen die Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Stoffe enthalten, die zu den Classen II und III der in § 1, lit. a und b bezeicbneten Gegenstände gehören, nicht auf Karren gefahren, noch auf den Schultern oder auf dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

§ 15.

Der Ablader hat dem Führer des Fabrzeuges und dieser ausser der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde auch Allen, welche beim Laden oder Löschen der feuergefährlichen Gegenstände beschäftigt werden, von deren Feuergefährlichkeit Mittheilung zu machen, u. z. auch dann, wenn die Feuergefährlichkeit schon aus der Art der Verpackung und der Bezeichnung der Gegenstände zu entnebmen sein sollte.

Die gleiche Anzeige hat zu machen:

a) wer die Güter dem Ablader behufs der Verladung übersendet, dem Ablader;
b) wer die Güter einem Anderen als dem Ablader zur Weiterbeförderung behufs der Verladung übersendet, seinem unmittelbaren Nachmanne.

Bei Versendung von gereinigtem Petroleum finden die vorstehenden Vorschriften keine Anwendung.

Umschlagverkehr in Pancsova. (Fortschritte der Donau- und Temesregulirung.) Nachdem vom Pancsovaer Donau-Landungsplatze aus die Schiffe bei ungünstigem Wasserstand auf der Temes bisher nicht bis Pancsova selbst verkehren können, daher die zu Wasser für Pancsova anlangenden oder von Pancsova aus zu Wasser zu befördernden Frachtgüter am Donau-Landungsplatze mittels Strassenfuhrwerk zu- und abgestreift werden mussten, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, und zwar speciell im Interesse der voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres zu eröffnenden Eisenbahn Pancsova-Versecz (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 28), mit Genehmigung der betheiligten Ministerien die Regulirung der Ausmündung der Temes in die Donau und des dortigen Hafenplatzes veranlasst. Die mit grosser Kraft in Angriff genommenen Regulirungsarbeiten werden bis zur Herbstcampagne soweit vorgeschritten sein, um, selbst bei niedrigstem Wasserstande, den Schiffsverkehr im Bereiche der Temes vorläufig bis Pancsova zu gestatten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40) und wird an der Tieferlegung der Temesflussbettsohle auf 2 m unter Null gearbeitet. Die Aufnahme des Umschlagverkehres in Pancsova, welcher derzeit auf die Linie Pancsova—Nagy-Kikinda—Szeged—Budapest beschränkt ist, wird, nach Fertigstellung der Temesregulirung und der Eisenbahn Pancsova—Versecz auch dann schon in grösserem Umfange erfolgen, seine Hauptbedeutung aber mit dem Zeitpunkte der Eröffnung des neuen Donaubettes im Bereiche des „Eisernen Thorgebietes" erlangen. Die Entlastung des Pancsovaer Umschlages wird sodann über den unterhalb Pancsovas als zweiter Umschlagpunkt errichteten Donauquai in Kubin vermittelt werden.

Die wellenberuhigende Wirkung des Oels. Die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" brachten kürzlich eine Besprechung der neuen Theorie der Wellenbernhignng von Dr. M. M. Richter, welche die bisher gangbaren Ansichten wesentlich modificirt. Bekanntlich wurde nach Anflassung der Franklin'schen Theorie die Ursache der Wellenberuhigung in der durch das Oel hervorgerufenen Aenderung der Oberflächenspannnng gesucht. Dieser Anschauung tritt Richter mit unanfechtbarer Logik entgegen, indem er bei den verschiedenen Oelen, mit denen Versuche zur Beruhigung der Wellen angestellt wurden, den Beweis erbringt, dass deren Eignung zu solchem Zwecke mit ihrer Capacität, die Oberflächenspannung des Seewassers zu ändern, keinesfalls gleichen Schritt hält. Nach Vornahme einer grossen Zahl von Beobachtungen chemischer, physikalischer und praktischer Natur gelangte Richter zu dem Schlusse, dass nicht das Oel als solches, sondern die in demselben oft nnr in minimalen Mengen in freiem Znstande sich vorfindenden flüssigen ungesättigten Fettsäuren, die Oelsänren, wellenbernhigend wirken. Thatsächlich wurden auch, wie dies die Statistik der bisher auf allen Meeren angestellten Versuche zeigt, nur mit jenen Oelen Erfolge erzielt, die einen genügenden Percentsatz von freier Säure mit sich führten und vermöge ihrer sonstigen Eigenschaften die Fähigkeit hatten, sich auf der Wasseroberfläche in kürzester Zeit auszubreiten. So zeigte sich beispielsweise Petroleum, das sich weder anf dem Wasser leicht ausbreitet, noch den nöthigen Zusatz an freier Säure führt, zur Wellenberuhigung ganz ungeeignet. Fast ebenso unwirksam blieb Speiseöl, während mit Leinöl, Terpentinöl und Fischthran gute Resultate erreicht wurden. Die wellenberuhigende Wirkung von gewissen, in Süsswasser gelösten Seifen, ist eher im Stande, die Richter'sche Hypothese zu stützen, als dieselbe umzustossen. Es wurde bislang als allgemein giltig angenommen, dass sich die fettsauren Alkalisalze (Seifen) beim Lösen in Wasser in freies Alkali und in saures fettsaures Alkalisalz spalten. Dies trifft jedoch, wie Richter's Analysen dargethan haben, nur hinsicbtlich der stearinsanren, palmitinsauren und myristinsauren Seifen zu, wogegen die ölsauren Seifen, die einzig und allein für die Wellenberuhigung verwendbar sind, bei ihrer Lösung in das basisch-ölsaure Alkalisalz nnd in freie Oelsänren zerfallen. Ueber die Ausbreitungsfähigkeit gewisser Oelsorten anf dem Wasser bemerkt Richter, dass vermöge derselben die Dicke der anfliegenden Oelschichte bis anf 0·000005 mm sinken kann, ohne zu zerreissen. Als Beweis für die der Oelsäure innewohnende Energie führt der Genannte mehrere Versuche an, von welchen die „Mittheilungen ans dem Gebiete des Seewesens" den folgenden beschreiben:

Es wurden vier längliche Holzstücke von je 150 g Gewicht derart auf das Wasser gelegt, dass sie ein Quadrat bildeten; liess man hierauf in dessen Mitte einen Tropfen Oelsäure auf das Wasser fallen, so wurden diese Holzstücke sofort auseinander getrieben. Selbst ein Holzbrett von 2·2 kg Gewicht wurde von einem einzigen Oelsäuretropfen sichtbar fortbewegt. Hierans ist zu ersehen, dass durch ein Tröpfchen von 4—5 g Oelsäure eine Kraft erzeugt wird, deren Arbeitsleistung als eine relativ ganz aussergewöhnliche bezeichnet werden mnss. Die wellenberuhigende Wirknng der Oelsäuren, bezw. des mit ihr gemischten Oeles leitet Richter aus der Fähigkeit dieses Stoffes ab, Wasserverschiebungen in der Richtnng der Oberfläche zu verursachen, wodurch die sonst in kreisförmigen Bahnen der bei Seegang schwingenden Wassertheilchen in ellyptische Bahnen verwandelt und die Wellen flacher werden. Eine solche Verflachung verhindert aber nicht nur das Entstehen von Stnrzwellen, sondern nimmt dem Seegange auch einen beträchtlichen Theil jener Eigenschaften, die ihn den Schiffen gefährlich machen. Für den praktischen Gebrauch schlägt Richter eine Lösung von Oelsäuren in irgend einer Alkoholgattung vor; da aber dermalen die Möglichkeit nicht gegeben ist, sich solche Flüssigkeiten ohne Umstände zu beschaffen, wird man gut thun, zur Wellenberuhigung möglichst säurehältiges, also ranziges Oel der oben empfohlenen Gattungen zu verwenden.

Flüssiges Heizmaterial für Tankdampfer. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Tankdampfer in Zukunft statt Kohle flüssiges Heizmaterial verwenden werden, hat sich durch den Erfolg des auf dem Baku Standard kürzlich gemachten Versuches erheblich vergrössert. Dieses vor einigen Wochen von Wear abgegangene Schiff ist mit einem in den Fenerungen angebrachten Apparate zum Verbrennen von Oel versehen, der einiges Anfsehen erregt hat, da er es dem Dampfer ermöglichte, ohne Heizer in See zu gehen. Das Schiff ist wohlbehalten in Philadelphia angekommen, hat trotz des ausserordentlich schweren Wetters die Reise gut zurückgelegt und bei der Erzeugnng von Dampf mittels des neuen Heizmaterials keine Schwierigkeiten gehabt. Der Versuch ist von entschiedenem Erfolge gekrönt worden, so dass der genannte Dampfer in Zukunft nur Oel zum Heizen verwenden wird. Für die Tankdampfer ist die Neuernng von grosser Wichtigkeit, da das Oel billig ist und die Kosten für die Manipulation des Heizers erspart werden. Mit der Zeit werden ohne Zweifel auch andere Dampfer diesen Fortschritt verwerthen, wenn sie darauf rechnen können, dass entlang der Hanpthandelsrouten mit Sicherheit auf Ergänzung der Oelvorräthe gerechnet werden kann, wofür die grossen Oelsyndicate wohl sorgen dürften. [„Hansa."]

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Räumung eines treibenden Wraks im Atlantischen Ocean.) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat im Jahre 1893 für die Meldung, Bezeichnung und Räumung von Wraks und sonstigen Schiffahrtshindernissen den Betrag von 5000 Dollars ausgegeben. Die Meldung derartiger Hindernisse wnrde durch die amerikanische Pilot Charts eine geregelte internationale Arbeit; für die Räumung und Zerstörung der Schiffahrtshindernisse dürfte aber eine gemeinsame Action aller Seestaaten erforderlich sein. Auf der Pilot Chart vom Monate November 1893 waren nicht weniger 43 Wraks und ähnlicher Schiffahrtshindernisse mit der bezüglichen geographischen Länge und Breite angeführt. Diese bedeutende Arbeit, welche bisher dem hydrographischen Amte oblag, soll künftighin durch eine andere Behörde besorgt werden. Der Vereinigte Staaten-Kreuzer „San Francisco" sichtete am 22. October 1893 den bis zum Oberdeck unter Wasser befindlichen und verlassenen Schooner „Drisco", welcher mit Bauholz beladen war, in 28° nördlicher Breite 79° westlicher Länge. Um das Wrak zum Sinken zn bringen, wurden an dessem Kiel acht Torpedos mit je 34 Pfund Schiesswoll-Sprengladung befestigt und sodann zur Entzündung gebracht. Der stark beschädigte Schiffskörper sank jedoch erst dann, als ihm der „San Francisco" einen Rammstoss versetzte. Dieser Fall beweist, wie schwierig es unter Umständen ist, treibende Wraks zum Sinken zu bringen und fordert Bestimmungen für die Räumung solcher Fahrzeuge, welche mit besonders schwimmfähiger Waare geladen sind.

[„Nautical Magazine."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 27. April bei der Firma:

„K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn"

Achilles Thommen als Verwaltungsrathsmitglied über erfolgtes Ableben gelöscht, dagegen eingetragen, dass Theodor R. v. Taussig, Director der k. k. priv. allgemeinen österreichischen Boden-Credit-Anstalt in Wien, als Verwaltungsrathsmitglied mit dem statntenmässigen Firmirnngsrechte cooptirt und znm Präsidenten gewäh't wnrde.

Ferner wurden bei der Firma:

„K. k. priv. österreichische Nordwestbahn"

Achilles Thommen und Eduard Strache als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat April 1894.)

Artikel	Lager am 1. April	Eingang	Ausgang	Lager am 30. April
	Metercentner			
Weizen	3374	1515	1502	3387
Roggen	302	—	2	300
Gerste	1771	—	104	1667
Hafer	20678	1947	5372	17253
Malz	426	125	156	395
Mais	520	1717	783	1454
Diverse	5538	3638	1429	7747
Total	32609	8942	9348	32203

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der bisherigen Bezeichnung der Station Alt-Lambach in Stadl-Paura.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lambach — Gmunden gelegenen Station „Alt-Lambach" wird vom 1. Juni 1894 an in „Stadl-Paura" abgeändert.

Wien, am 28. April 1894. [368]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Lieben in den Ausnahmetarif Nr. 18 für Twiste.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 an werden die Stationen Lieben der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. 18 für Twiste des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft I, vom 1. Juni 1887 mit den für Prag Oe.N.W.B. und St.E.G. bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 8. Mai 1894. [369]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Danziger Güterverkehr.
Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1894 n. St. tritt der Nachtrag I zu dem vom 20. December 1892 a. St. (1. Jänner 1893 n. St.) giltigen Tarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titels des Tarifes.
2. Aenderungen der Bestimmungen.
3. Ergänzungen der Tariftabellen; Frachtsätze für Stationen der kgl. Rumänischen Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. ö. W. käuflich zu beziehen.

Wien, am 9. Mai 1894. [370]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhang zum Localtarife (Theil II) hat bei Pos. 136 die Bezeichnung des Artikels Reis in der Rubrik „Rangirend in der Güter-Classification des Theiles I unter Pos." anstatt R-6 richtig R-5 zu lauten.

Wien, am 10. Mai 1894. [371]

a) Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.
b) Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station „Nepołokoutz."

Mit 1. Juni 1894 wird die Station Nepołokoutz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für die in rubro bezeichneten Kohlenverkehre im Instructionswege einbezogen.

Die directen Frachtsätze nach dieser Station betragen hinsichtlich des sub a) genannten Verkehres

von sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres	. . . . .	82·9 kr.
von Mähr.-Ostrau	. . . . .	81·8 „
„ Hruschau	. . . . .	81·6 „
„ Szczakowa	. . . . .	73·3 „
„ Trzebinia	. . . . .	70·3 „
„ Dombrau	. . . . .	82·9 „
„ Karwin	. . . . .	83·7 „

per 100 Kilogramm.

Hinsichtlich des sub b) bezeichneten Verkehres wird die Station Nepołokoutz auf Seite 10 des bezüglichen Haupttarifes unter Schnitt-Tafel II, Gruppe A, hinter dem Stationsnamen „Nadbrzezie" mit dem Schnittfrachtsatze von 65 kr. per 100 Kilogramm einbezogen.

Wien, den 8. Mai 1894. [372]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 27.

Der im Theile II, Tarif für den directen Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen, giltig ab 1. März a. c., vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 27 für den Transport von Getreide aller Art, ferner Hülsenfrüchte etc., Mühlenfabrikate etc. und Kleie, tritt mit 31. Juli a. c. ausser Kraft. An dessen Stelle finden die in den Ausnahmetarifen Nr. 14, bezw. 18, für die betreffenden Artikel angegebenen Frachtsätze ab 1. August a. c. Anwendung.

Wien, am 9. Mai 1894. [373]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Bäume, Gesträuche etc.

Am 1. Juni 1894 treten für die Beförderung von

a) Bäumen, Gesträuchen, Pflanzen, lebenden unverpackt oder nicht in fester Verschnürung, und Blumen, unverpackt und unverhüllt;

b) Bäumen, Gesträuchen, Pflanzen und Blumen, lebenden, im verpackten Zustande,

im Verkehre zwischen den nachbenannten Stationen folgende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen	und					
	Dresden-Altstadt Dresden-Neustadt (Leipziger u. Schlesischer Bahnhof)		Dresden-Friedrichsstadt		Leipzig (Bayer. und Dresdner Bhf. Sächs. Staatsb.) und (Berlin-Eulenburg. und Thüringer Bhf. Directions-Bezirk Erfurt)	
	Verbands-Gütertarif, Theil II					
	Heft 1 vom 1. September 1893				Heft 4 v. 1. Septbr. 1893	
	Ausnahmetarif 17					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	für 100 Kilogramme in Pfennigen					
Temesvár-Gyárváros . . . . Temesvár-Jozsefváros . . .	1471	1023	1474	1025	1668	1154
Cursunterschiede *)	23	16	23	16	23	16

*) Die Cursunterschiedsbeträge sind bis auf Weiteres von den Frachtsätzen doppelt abzuziehen.

Wien, am 9. Mai 1894. [374]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Tarif-Nachträge.

Am 1. Juni 1894 treten die Nachträge I zu Heft 1 und 4, sowie III zu Heft 2 und 3 des Verbands-Gütertarifes in Kraft.

Sie enthalten ausser der bereits veröffentlichten, am 1. Juli 1894 erfolgenden Aufhebung des provisorischen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Futtermitteln neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 (Bäume und Sträucher) und 19 (Kartoffeln). Auch werden hiedurch Cursunterschiedsbeträge zu den Frachtsätzen der Hefte 1, 2, 3, 4 und der Nachträge II zu den Heften 2 und 3, die bis auf Weiteres von den Frachtsätzen doppelt abgezogen werden, eingeführt.

Die Nachträge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, den 9. Mai 1894 [375]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifnachträge.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 treten nachstehende Tarifnachträge des obigen Verkehres in Kraft:

1. Nachtrag IV zu Heft I,
2. „ III „ „ II,
3. „ V „ „ III.

Sämmtliche vorangeführten Nachträge enthalten neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei der Station Brzczinka gelegenen „Marthaschacht der Karlssegengrube“, der sub 1 erwähnte Nachtrag IV Frachtsätze im Verkehre nach den Stationen Dubnicz und Ledecz der königl. Ungar. Staatseisenbahnen, ferner der sub 2 verzeichnete Nachtrag III neue Frachtsätze für die Station Szucsány der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Station Tényes-Litke der königl. Ungar. Staatseisenbahnen und ermässigte Frachtsätze für Coakssendungen von Station Trzynietz (K.O.E.) nach Station Friedrichshütte und Königshütte des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 6. Mai 1894. [376]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Errichtung eines Tarif- und Auskunftsbureau in Fiume.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse des Fiumaner Handels die Errichtung eines Tarif- und Auskunftsbureau in Fiume beschlossen. Dem Wunsche der Fiumaner Handelswelt entsprechend, soll dieses Bureau auch mit der Entgegennahme und Erledigung von Frachtreclamationen betraut werden. Die Direction der Staatsbahnen beabsichtigt nämlich die bei den einzelnen Betriebsleitungen bestehenden Abtheilungen für Aufnahme von Reclamationen (visszkereseti ügyosztály), so auch jene in Fiume, welche bisher ausnahmsweise auch zur Erledigung angemeldeter Reclamationen ermächtigt ist, anfznlassen und mit der Budapester Centrale zu verschmelzen, in welchem Falle auch die diesfalls speciell für Fiume eingeräumte bisherige Ausnahmsstellung aufhören würde. Voranssichtlich wird das projectirte Tarifbureau dem Wunsche der Fiumaner Handels- und Gewerbekammer, sowie der Rhedereifirmen entsprechend, auch ermächtigt werden, Auskünfte über Seeraten zu geben nnd bei grösseren Transporten von Massengütern, Transportbegünstigungen für den Verkehr auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im eigenen Wirkungskreise zu gewähren.

Bromberg-Sächsischer Verbandtarif. (Einführung eines Nachtrages.) Mit dem 1. Mai 1894 ist der Nachtrag VIII zum Bromberg-Sächsischen Verbandgütertarif in Kraft getreten.

Derselbe enthält neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I nnd II nach den Küstenstationen Belgard, Braunsberg, Colberg, Dirschau, Gr.-Lindenau, Heiligenbeil, Marienburg, Rügenwalde, Schlawe, Stolp, Stolpmünde, Tapiau, Tilsit und Wehlau, sowie ermässigte Ausnahmefrachtsätze in diesen Artikeln für den Platzverkehr nach den Hafenstationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisso eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
970	**Böhmischen Nordbahn**		Bruchsteine	Haida	B.-Leipa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des benützten Wagens. Anf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localgütertarif	6·4 kr.	5·0 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		
971	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Abfallsäure	Felixdorf	Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. verwendeten Wagen; unter Anfrechthaltung der laut Tarif Theil II für den Verkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Juli 1893 giltigen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen in den von Felixdorf nach Aussig, resp. nach Kralup retourgehenden Cisternenwagen zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1894	Tarif Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Juli 1893	Heller 209	Heller 136	Heller 73	Im Kartirungswege		
					Kralup St.E.G. und B.N.B.				185	120	65			
972	**Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Vom 1. Mai l. J. angefangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894 finden für Sendungen der Zuckerraffinerie in Doudleb die im Local-Gebührentarife der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn bereits enthaltenen, resp. die in Verbandverkehren für Doudleb bestehenden directen Frachtsätze Anwendung.									Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895	
973	**Königl. ungar. Staatseisenbahnen**	Slavonische Localbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Breznica Josipovac-Kravice Koeka Nasic	Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) Wien (Matzleinsdorf) Schwechat-Kledering	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Verschieden	kr. 78 73 77 78	Verschieden		Im Kartirungswege		
974	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Bruchsteine der Pos. 8—58 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Grofenstein	Nusedorf Wien-Donauquaibahnhof Penzing Wien K.E.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 5 9 13 13	kr. 4 7 12 12	kr. 1 2 1 1	Im Kartirungswege		
				Kritzendorf	Nusedorf Wien K.F.J.B. Wien-Donauquaibahnhof Penzing Wien K.E.B.				4 5 8 12 13	3 4 7 11 11	1 1 1 1 2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
975	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Säuren, als: Salpetersäure, Schwefelsäure, Salzsäure, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Leoben	Lundenburg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Tarif für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen vom 1. Juli 1893	159 Heller	155 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
			Emballagen, gebrauchte, mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der Bodenfläche, bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	bezw. vice versa					235 Heller	153 Heller	82 Heller			
976	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1894, sub Position 92, wird die Bestimmung in der vorletzten Rubrik unter d), wie folgt, abgeändert: Bei den Sendungen von Belzec, Brody, Granica, Husiatyn, Krystynopol, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwoloczyska, Rawa ruska und Sokal, wenn dieselben nach den zulässigen Reexpeditionsstellen aufgegeben und daselbst reexpedirt werden, gegen Vorlage der mit der bahnämtlichen Bestätigung über die russische, bezw. bei den Sendungen von Nowosielitza über die rumänische Herkunft versehenen, auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden österreichischen Frachtbriefe bis zu den Reexpeditionsstationen und von den Reexpeditionsstationen beglaubigten correspondirenden Frachtbrief-Duplicate.											
977	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Lužec	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 68	Pfge. 59*)	Pfge. 9	Im Kartirungswege		Sämmtliche Frachtsätze sind noch um die tarifmässige Coursdifferenz zu kürzen. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				59	50*)	9			
					Dresden-Elbkai				104	95	9			
					Riesa-Elbkai				128	119	9			
978	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Halbstadt transit	Mähr.-Ostrau	In Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Bestimmungen	Vom 12. Mai 1894 bis 31. Mai 1894	Kein directer Tarif		33 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens 31. August 1894	
				via Chotzen—Olmütz										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
979	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Wien Nordbahnhof	M.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 12. Mai 1894 bis Ende Mai 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1894	38·4 kr.	22 kr.	16·4 kr.	Im Kartirungswege		

Tüchtiger Buchhalter,

junger Mann, mit vieljähriger Praxis, Correspondent, Stenograph, repräsent., aus dem Speditionsfache, **Prima-Referenzen, sucht per sofort Stelle.** Unter „L. R.“ Wien, II., Brigittagasse 6, Thür 2. (426)

Disponent.

Für ein **erstes internationales Speditionsgeschäft in Budapest wird ein im internationalen Speditionsdienste vollkommen bewanderter Beamter,** welcher **selbständig disponiren** kann und **vollständige Tarifkenntnisse** besitzen muss, **gesucht.**

Offerte unter Angabe der bisherigen Leistungen, Referenzen und Gehaltsansprüche sind unter Chiffre **„L. 317“** an die **Annoncen-Expedition Anton Mezei** in **Budapest** (Palais Haas) zu richten. (424)

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER Chamottewaaren-Fabrik Kosten bei Teplitz in Böhmen.

PRAG II., Fleischmanng. 4.

WIEN I., Lobkowitzplatz 1.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche **Kachelöfen.**
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Normalspur-Locomotive

30 *HP*, aus dem Betrieb zu stellen, (423)

35 Normalspur-Rollwagen

von 6 Tonnen Tragfähigkeit, Oel-Lager; **Theodolit-Universal-Instrument, Nivellir-Instrument,** beide Tellerstativ, sehr preiswürdig **sofort abzugeben.**

Bau-Unternehmung **E. von Malberg, Treffen** (Krain).

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb.

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn.

Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:

Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6

Telephon Nr. 7664. (414)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (412)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Farbiges

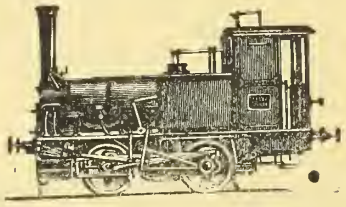
Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Austrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

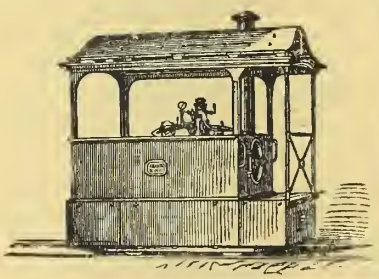
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

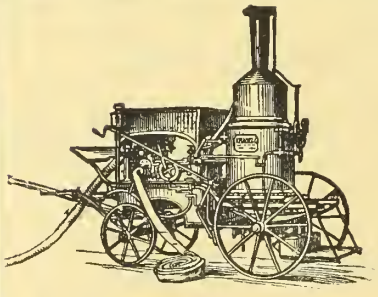
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

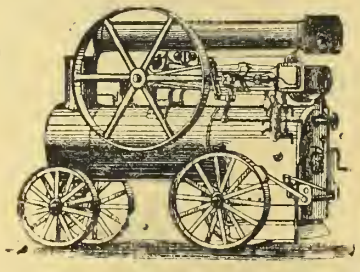


Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.



(400)

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf

Stets **reichhaltiges Lager** von

Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;

halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)

für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.

Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.

Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.

Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.

NIEDERLAGE:

V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.

(421)

Specialfabriken

für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt ein Prospect der Firma Büsscher & Hoffmann in Mariaschein bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. Wien, 17. Mai 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Staatseisenbahnrath. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Berichtigung.

In der im officiellen Theile der in Nr. 53 d. Bl. vom 10. Mai 1894 erschienenen Publication, betreffend die Errichtung einer Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen im Handelsministerium u. s. w., ist durch Versehen im Punkte 11 des dem technisch-commerciellen Bureau zugewiesenen Wirkungskreises das Wort „selbstständig“ ausgelassen worden und hat dieser Punkt richtig zu lauten:

11. Die Aufsicht und Controle (executiver Aufsichtsdienst) über Bau, Bahnerhaltung und Betrieb, inclusive Transportdienst und Tarifwesen der selbstständigen Localbahnen und Kleinbahnen, insoweit solche nicht von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verwaltet werden.

Gesetz vom 9. Mai 1894 *), betreffend die Erwerbung der von der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest errichteten öffentlichen Lagerhäuser und Hangars im neuen Hafen von Triest, sowie der von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd am Molo III dieses Hafens errichteten Hangars durch den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel 1.

Die nachfolgenden Uebereinkommen, und zwar:

1. das zwischen den Ministerien des Handels und der Finanzen einerseits und der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest als Concessionären der im neuen Hafen von Triest bestehenden Lagerhaus-Unternehmung andererseits zu $\frac{\text{Triest}}{\text{Wien}}$, am $\frac{27.}{28.}$ Februar 1894 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Erwerbung dieses Unternehmens durch den Staat, und

2. das zwischen den Ministerien des Handels und der Finanzen einerseits und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd andererseits zu Wien am 2. März 1894 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der Lloyd-Hangars am Molo III des neuen Hafens von Triest durch den Staat und die Ueberlassung des commerciellen Betriebes dieser Hangars an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd, werden genehmigt.

Artikel 2.

Die in Gemässheit des im vorstehenden Artikel unter Punkt 1 erwähnten Uebereinkommens von den Concessionären der Staatsverwaltung zu übergebenden Theilschuldverschreibungen im Nominalbetrage von 1,750.000 Gulden österr. Währung sind dem Verkehre dauernd zu entziehen.

---

*) Enthalten in dem am 12. Mai 1894 ausgegebenen XXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 84.

Artikel 3.

Für das im Artikel 1 unter Punkt 1 bezeichnete Uebereinkommen, sowie für die durch dasselbe veranlassten Vermögens-Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Desgleichen wird für das im Artikel 1 unter Punkt 2 bezeichnete Uebereinkommen, sowie für die durch dasselbe veranlassten Vermögens-Uebertragungen, dann für die Urkunden, welche zwischen den vertragschliessenden Theilen zu errichten kommen, endlich für die hierauf bezüglichen Eingaben der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd an die Staatsverwaltung die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Auch sind die Lagerhäuser und Hangars, insolange sie als solche benützt werden und im Staatseigenthume stehen, von der Gebäudesteuer, sowie von der fünfpercentigen Steuer vom reinen Zinsertrage befreit.

Artikel 4.

Zur Bestreitung der im Sinne der vorerwähnten beiden Uebereinkommen sich ergebenden Auslagen aus Anlass der Erwerbung und des Betriebes der daselbst bezeichneten Lagerhäuser und Hangars in Triest wird der Regierung für das Jahr 1894 ein Credit von 200.000 fl. eingeräumt.

Vom Jahre 1895 an sind die Einnahmen und Ausgaben des ganzen Lagerhaus-Unternehmens (einschliesslich der Lloyd-Hangars) alljährlich in den Staatsvoranschlag einzustellen.

Artikel 5.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Handels und der Finanzen beauftragt.

Wien, am 9. Mai 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. Wurmbrand m. p. Plener m. p.

I.

Uebereinkommen

abgeschlossen zu $\frac{\text{Triest}}{\text{Wien}}$, am $\frac{27.}{28.}$ Februar 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest als Concessionäre der im neuen Hafen von Triest errichteten Lagerhaus-Unternehmung andererseits, betreffend die Erwerbung dieses Unternehmens durch den Staat.

§ 1.

Die Gemeinde und die Handels- und Gewerbekammer in Triest, als Inhaber der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. Juli 1887, Z. 25.287, ertheilten Concession zum Baue und Betriebe von öffentlichen Lagerhäusern und Hangars im neuen Hafen von Triest, übertragen an den Staat und dieser übernimmt mit 1. April 1894 die auf Grund der erwähnten Concession, sowie der in letztere einbezogenen Concession vom 3. December 1879, Z. 36.897, errichteten Lagerhäuser und Hangars mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör in das schulden- und lastenfreie Eigenthum.

§ 2.

Mit dem gleichen Zeitpunkte tritt der Staat in alle aus diesem Unternehmen den Concessionären erwachsenen Rechte und Verbindlichkeiten ein, so dass mit den Activen und Beständen des Unternehmens alle auch wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Concessionäre aus diesem Unternehmen auf den Staat übergehen.

Insbesondere übernimmt der Staat zur Selbst- und Alleinzahlung die Zinsen und planmässigen Tilgungsquoten des derzeit noch im Nominalbetrage von 590.000 fl., das ist fünfhundertneunzigtausend Gulden öst. Währung im Umlaufe befindlichen fünfprocentigen, von den Concessionären aufgenommenen ersten Anlehens vom 1. Juli 1880 und des derzeit noch im Nominalbetrage von 9,176.400 fl., das ist neun Millionen einhundertsechsundsiebzigtausend vierhundert Gulden österr. Währung im Umlaufe befindlichen vierprocentigen, von den Concessionären aufgenommenen zweiten Anlehens vom 20. Juli 1889.

Die Concessionäre leisten der k. k. Staatsverwaltung dafür Gewähr, dass in Folge des Abschlusses der Baurechnungen für sämmtliche nach § 1 zu übernehmende Baulichkeiten der Staatsschatz nicht in Anspruch genommen werden wird.

§ 3.

Für die den Concessionären aus der Gebahrung in der Zeit vom 1. Juli 1891 bis 1. April 1894 erwachsenen Betriebsabgänge wird den Concessionären eine Vergütung Seitens des Staates unter der nachstehenden Voraussetzung gewährt:

Im Falle, als sich aus dem Betriebe und der Verwaltung der gesammten Lagerhaus-Anlage durch den Staat in einem Betriebsjahre ein Reingewinn ergibt, wird jeweilig die Hälfte dieses Reingewinnes vom Staate den Concessionären insolange zugewendet werden, bis diese Summen die Höhe der seit 1. Juli 1891 bis 1. April 1894, als dem Tage der staatlichen Betriebsübernahme, von den Concessionären bestrittenen Gebahrungsverluste (ohne Zinsen) erreicht haben.

Diese Gebahrungsverluste beziffern sich bis 31. December 1893 auf 437.834 fl., das ist vierhundertsiebenunddreissigtausend achthundertvierunddreissig Gulden ö. W., und wird der eventuelle Gebahrungsverlust für das I. Quartal 1894 (einschliesslich der für dieses Quartal entfallenden Antheile für Verzinsung und Tilgung der beiden Anlehen) bei der Uebergabe des Betriebes an den Staat festgestellt werden.

Unter Reingewinn ist jener Betrag zu verstehen, um welchen die Brutto-Einnahmen eines Betriebsjahres sich höher stellen als die Betriebsauslagen und das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der beiden Anlehen im betreffenden Betriebsjahre.

§ 4.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die von ihnen rückerworbenen und bereits aus dem Umlaufe gezogenen Theilschuldverschreibungen des zweiten Anlehens im Nominalbetrage von 1,750.000 fl., das ist Eine Million siebenhundertfünfzigtausend Gulden ö. W. sammt zugehörigen Coupons und Talons am 1. April 1894 der Staatsverwaltung zu übergeben.

§ 5.

Die Uebergabe des Betriebes und der Verwaltung der von den Concessionären errichteten öffentlichen Lagerhäuser und Hangars, sowie des sonstigen nach § 1 zu übergebenden Zubehörs an den Staat hat mit dem 1. April 1894 auf Grund der ordnungsmässig aufgestellten Inventare und Abschlüsse stattzufinden, und wird von diesem Tage angefangen der Betrieb und die Verwaltung der gesammten Lagerhausanlage von der k. k. Staatsverwaltung geführt.

Bis zum obigen Zeitpunkte wird der Betrieb von den Concessionären fortgeführt, welche jedoch, schon vom heutigen Tage an, in allen wichtigen Angelegenheiten die vorläufige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums einzuholen haben, welche als ertheilt gilt, wenn sie binnen acht Tagen nicht ausdrücklich verweigert wird.

Die Concessionäre sind hienach, insbesondere vom heutigen Tage angefangen, nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums Bestandtheile ihres Vermögens aus diesem Unternehmen zu veräussern oder zu verpfänden und neue über den Betrieb des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen, sowie insbesondere Aenderungen der bestehenden Tarife und Gebühren oder in den Bezügen und Rechtsverhältnissen der Beamten vorzunehmen.

Abgänge, welche sich in Folge der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung etwa ergeben sollten, haben die Concessionäre zu vertreten.

§ 6.

Mit dem im § 5 bezeichneten Zeitpunkte sind sämmtliche im Besitze der Concessionäre befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte Archiv der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit aufbewahren wird.

§ 7.

Das gesammte, von den Concessionären angestellte Dienstpersonal wird unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage erworbenen Rechte vom Staate übernommen.

Desgleichen bleiben die von den Beamten erworbenen Versorgungsansprüche nach Massgabe der Bestimmungen der bestehenden Statuten für den vom Staate zu übernehmenden Versorgungsfonds der Beamten aufrecht.

§ 8.

Durch die staatliche Einlösung des Lagerhaus-Unternehmens erlischt die Concession (§ 1), und sind demgemäss die handelsgerichtlichen Eintragungen zu löschen.

§ 9.

Die vertragschliessenden Theile verzichten auf das Rechtsmittel wegen Verletzung über die Hälfte.

§ 10.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 11.

Die Gemeinde von Triest verzichtet ausdrücklich auf die Belegung der Gebäude des Lagerhaus-Unternehmens mit städtischen Umlagen.

§ 12.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt wird, tritt ausser Kraft, wenn die von Seite der k. k. Regierung vorbehaltene legislative Genehmigung desselben nicht längstens bis 15. Mai 1894 erfolgt sein sollte.

Für letzteren Fall anerkennen die Concessionäre, sofern nicht eine anderweitige Verständigung erfolgt, die zwischenzeitig in Ausübung des gegenwärtigen Uebereinkommens getroffenen Verfügungen der k. k. Staatsverwaltung als für sich wirksam.

II.

Uebereinkommen

abgeschlossen zu Wien, am 2. März 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd andererseits, betreffend den Ankauf der Lloyd-Hangars am Molo III des neuen Hafens von Triest durch den Staat und die Ueberlassung des commerciellen Betriebes dieser Hangars an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.

§ 1.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd überträgt an den Staat die von derselben auf dem Molo III des neuen Hafens von Triest auf staatlichem Grunde und Boden errichteten Hangars nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör um den Preis von Einer Million dreiundachtzigtausend (1,083.000) Gulden ö. W. in das schulden- und lastenfreie Eigenthum.

§ 2.

Die Uebergabe der im § 1 bezeichneten Hangars nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör in den physischen Besitz und Genuss der Staatsverwaltung erfolgt am 1. April 1894.

Durch diese Uebergabe, worüber ein mit einem genauen Inventar der unbeweglichen und beweglichen Bestandtheile des Kaufobjectes versehenes Uebergabs-Protokoll aufgenommen wird, ist der Eigenthumserwerb vollzogen.

§ 3.

Der Staat wird den im § 1 festgesetzten Kaufschilling in 90 gleichen Annuitäten im Betrage von je vierundvierzigtausend sechshundert achtundzwanzig (44.628) Gulden ö. W., deren erste am 1. April 1895 fällig ist, bezahlen.

§ 4.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd verpflichtet sich, den Kaufschilling (§§ 1 und 3) zum Bau von Schiffen im Inlande zu verwenden.

§ 5.

Der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd wird vom Staate auf die Dauer von 90 Jahren, vom 1. April 1894 angefangen, gegen eine jährliche von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd an die Staatsverwaltung zu leistende Vergütung von vierundvierzigtausend (44.000) Gulden ö. W., welche decursiv ganzjährig zu entrichten ist, der commercielle Betrieb der im § 1 bezeichneten Hangars unter den nachstehenden Modalitäten überlassen:

1. Der Staatsverwaltung obliegt die Instandhaltung sämmtlicher Baulichkeiten, sowie sämmtlicher Einrichtungs- und Ausrüstungs-Gegenstände, welche nicht der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd auf Grund des Specialinventars (§ 6, Punkt 11] übergeben werden, ferner die Versicherung der Baulichkeiten gegen Feuersgefahr und der technische Betrieb, das ist die Bedienung und Erhaltung der zu diesen Hangars gehörigen hydraulischen Krahne, die Instandhaltung der in den Lloyd-Hangars installirten hydraulischen Aufzüge und Spills, die Beistellung des nöthigen Druckwassers und die Erhaltung der Trink- und Druckwasserleitung, schliesslich die Beleuchtung des Molo III; dagegen kommt der Staatsverwaltung die Einhebung der von derselben festzusetzenden Krahngebühren für eigene Rechnung zugute.

2. Der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd wird vom Staate der gesammte commercielle Betrieb der im § 1 bezeichneten Hangars überlassen; die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd hat die mit diesem Betriebe verbundenen Auslagen zu bestreiten, dagegen die hieraus sich ergebenden tarifmässigen Gebühren für eigene Rechnung einzuheben.

§ 6.

Für die im vorhergehenden Paragraphen unter Punkt 2 der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd überlassene Betriebsführung sind nachstehende Vereinbarungen massgebend:

1. Die Staatsverwaltung überlässt der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Ltoyd die Liegeplätze längs des Molo III für die Operationen der Lloyddampfer, welchen auch die von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd jeweilig gecharterten Schiffe gleichgestellt sein sollen, und die auf diesem Molo errichteten Hangars zur ausschliesslichen Benützung für die vorübergehende Lagerung von mittelst Lloyddampfern beförderten oder zu befördernden Waaren.

2. Die Liegefrist für die mit Lloyd-Dampfern angelangten, in die Hangars am Molo III abgegebenen Waaren wird auf drei Tage, von jenem Tage an gerechnet, an welchem die Waaren ans Land gesetzt wurden, für die zur Weiterbeförderung mit Dampfern in diese Hangars abgegebenen Waaren bis zur Abfahrt des nächsten zur Aufnahme der Güter bestimmten Lloyd-Dampfers beschränkt.

Nach Ablauf dieser Termine sind die Waaren der Lagerhaus-Verwaltung zur Einlagerung in ihre Räume zu übergeben.

Der Lagerhaus-Verwaltung ist das Recht vorbehalten, die Einhaltung der im Punkte 2 getroffenen Vereinbarung durch die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd zu überwachen.

3. Sollte der eine oder der andere der im Punkte 1 genannten Liegeplätze für die Operationen der Lloyd-Dampfer nicht erforderlich sein, so können in diesem Falle nach Ermessen des k. k. Hafen- und See-Sanitäts-Capitanates auch andere Schiffe zur Vornahme von Ladungs- oder Löschungs-Operationen dahin gelegt werden, insofern diese Plätze für die hiezu voraussichtlich erforderliche Zeit verfügbar bleiben. In den Zwischenräumen zwischen den an jenen Plätzen liegenden Lloyd-Dampfern dürfen keine Operationen durch Dritte vorgenommen werden.

Im Falle des Bedarfes für militärische Zwecke kann Seitens des k. k. Hafen- und See-Sanitäts-Capitanates über sämmtliche Plätze verfügt werden.

4. Die Wege, Strassen und Quais am Molo III dürfen gemäss den bestehenden Vorschriften von Jedermann benützt werden.

5. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd übernimmt die Verpflichtung, die von der Zollverwaltung für den Verkehr im Freigebiete beim neuen Hafen in Triest jeweilig erlassenen Vorschriften bei Vermeidung der darin bezeichneten Folgen zu beobachten.

6. Die Leitung des Verkehres auf allen Geleisen des Molo III steht der Lagerhaus-Verwaltung zu, ebenso auch die Abwage, Ladung und Löschung der Waggons gegen Einhebung der hiefür aufgestellten Gebühren durch die Lagerhaus-Verwaltung und auf deren eigene Rechnung.

7. Die Aufsicht über den Verkehr auf dem Molo III und über den Betrieb der Hangars wird — unbeschadet des competenten Wirkungskreises der anderen staatlichen Organe und der Eisenbahn-Betriebsleitung — von der Seeverwaltung gehandhabt, welcher insbesondere die Handhabung der Hafenpolizei auf Grund der bestehenden Normen vorbehalten ist.

Die Bewachung der Hangars, insoweit es sich nicht um Vorkehrungen der allgemeinen Sicherheitspolizei handelt, liegt der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd ob.

8. Die Modalitäten und Bedingungen, unter welchen die Benützung der Hangars zu geschehen hat, werden durch Reglements und Tarife bestimmt, welche der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums unterliegen. Dieselben sind öffentlich kundzumachen und haben allgemein Giltigkeit.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd wird Niemand Begünstigungen in irgend welcher Art und Form gewähren, welche nicht ebenso wie die Tarife bekannt gemacht und Jedermann unter gleichen Bedingungen zugänglich gemacht werden.

9. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd trägt die Kosten für die Beleuchtung der Hangars am Molo III, und sind die an die Lagerhaus-Verwaltung abzuführenden mit derselben zu vereinbarenden Beträge in der im § 5 dieses Uebereinkommens vereinbarten Vergütung nicht inbegriffen.

10. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd ist verpflichtet, alle für die zollamtliche Abfertigung in den Hangars am Molo III dermalen oder künftig erforderlichen Amtslocalitäten, dann die zum Dienste der Finanzwache nöthigen Räumlichkeiten ohne Anspruch auf Entschädigung der Zollverwaltung zu überlassen.

Die Erhaltung der von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd am 1. April 1894 zu übernehmenden Einrichtungsstücke und sonstigen Utensilien für den Zolldienst und die Finanzwache, sowie die Beistellung etwaiger weiter noch nothwendigen Einrichtungsstücke und Utensilien obliegt der Staatsverwaltung.

Die nöthige Beleuchtung, Beheizung und Reinigung dieser Räumlichkeiten, sowie die Beistellung der Arbeitskräfte für die zollamtlichen Lastträgerdienste besorgt die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd auf eigene Rechnung.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd ist ferner verpflichtet, der Zollverwaltung alle aus diesem Anlasse erwachsenden besonderen Auslagen zu ersetzen, welche möglicherweise wegen Eigenthümlichkeiten der Verhältnisse, zum Beispiel wegen besonders langer Dauer der täglichen Amtszeit etc., den in den Hangars am Molo III verwendeten Zollbeamten und Finanzwachorganen als „Zehrungsbeiträge“ erwachsen.

11. Die Bedienung der in den Hangars functionirenden Aufzüge und Spills obliegt der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd; ebenso wird der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd die Instandhaltung der am 1. April 1894 derselben auf Grund eines Special-Inventars vom Staate zu übergebenden Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände obliegen. Dagegen obliegt der Staatsverwaltung die Neuanschaffung der vorstehend bezeichneten Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, welche im Wege der gewöhnlichen Abnützung unbrauchbar geworden sind.

12. Beim Erlöschen des gegenwärtigen Betriebsvertrages hat die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd die ihr laut des Special-Inventars überlassenen Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände diesem Inventare gemäss in Stücken gleicher Zahl und Gattung der Staatsverwaltung zurückzustellen.

13. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd entrichtet an die Lagerhaus-Verwaltung für das von derselben zu liefernde Trinkwasser ein Entgelt in der Höhe jenes Betrages, welchen die Lagerhaus-Verwaltung für die Wasserbeschaffung jeweilig selbst zu zahlen haben wird. Die hienach sich ergebenden Beträge sind vierteljährig mit der Lagerhaus-Verwaltung abzurechnen.

§ 7.

Wird der gegenwärtig geltende oder ein künftiger Schiffahrts- und Postvertrag mit der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Llody innerhalb des im § 3 dieses Uebereinkommens für die Tilgung des Kaufschillings festgesetzten Termines von 90 Jahren nicht erneuert oder verlängert, so erlöschen, unbeschadet des unveränderten Fortbestandes der Bestimmung hinsichtlich der Zahlung des Kaufschillings (§ 3), die in den §§ 5 und 6 dieses Uebereinkommens getroffenen Vereinbarungen.

§ 8.

Die vertragschliessenden Theile verzichten auf das Rechtsmittel wegen Verletzung über die Hälfte.

§ 9.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögens-Uebertragungen, dann die Urkunden, welche zwischen den vertragschliessenden Theilen zu errichten kommen, endlich die hierauf bezüglichen Eingaben der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd an die Staatsverwaltung geniessen die Stempel- und Gebührenfreiheit.

§ 10.

Das zwischen dem k. k. Handelsministerium und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd abgeschlossene Uebereinkommen vom 19. Februar 1890, sowie das zwischen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd und der Direction der Lagerhäuser der Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest abgeschlossene Uebereinkommen vom 15. November 1889 treten mit 1. April 1894 ausser Kraft.

§ 11.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt wird, tritt ausser Kraft, wenn die von Seite der k. k. Regierung vorbehaltene legislative Genehmigung desselben, sowie des zwischen der k. k. Regierung und den Concessionären der Lagerhäuser im neuen Hafen von Triest abgeschlossenen Uebereinkommens ddto. $\frac{\text{Triest } 27.}{\text{Wien } 28.}$ Februar 1894 nicht längstens bis 15. Mai 1894 erfolgt sein sollte.

Für letzteren Fall anerkennt die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sofern nicht eine anderweitige Verständigung erfolgt, die zwischenseitig in Ausübung des gegenwärtigen Uebereinkommens getroffenen Verfügungen der k. k. Staatsverwaltung als für sich wirksam.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 29. April 1894, Z. 7227, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Abkühlung der Temperatur in den Personenwagen während der Sommermonate.

Im Sommer des vorigen Jahres wurde die Wahrnehmung gemacht, dass der Lüftung und thunlichsten Temperatur-Abkühlung bei jenen Personenwagen, welche vor Einstellung in die Züge längere Zeit nicht benützt und der Einwirkung der Sonnenhitze ausgesetzt waren, Seitens der betreffenden Stationen zum Theile nicht jene Aufmerksamkeit zugewendet wurde, welche hiefür geboten erscheint.

Unter Hinweis auf die diesen Gegenstand behandelnden Erlässe des hohen k. k. Handelsministeriums vom 4. Mai 1885, Z. 15.459 (C.-Bl. Nr. 55 ex 1885). und vom 17. Juli 1886, Z. 24.254 (C.-Bl. Nr. 90 ex 1886), wird daher dortseits, mit Rücksicht auf das Herannahen der wärmeren Jahreszeit, im Gegenstande eine entsprechende Erinnerung an das unterstehende Personale zu erlassen und Vorsorge zu treffen sein, dass der erwähnte, in zweckdienlichster Weise auszuführende Dienst, im Hinblicke auf seine sanitäre Wichtigkeit, auch von den Revisionsorganen stets und strengstens überwacht werde.

Wien, am 29. April 1894.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) Ein Rechtsanspruch auf die staatliche Concessionirung einer Actiengesellschaft besteht nicht.
b) Die Uebertragung einer Tramway-Concession an eine Gesellschaft ist im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen.

Der Concessionär der in Prag bestehenden Pferdebahnlinien war im Einverständnisse mit der in Brüssel gebildeten „Societé anonyme des Tramways de Prague" um die Zulassung der genannten ausländischen Actiengesellschaft zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich und zugleich um die Uebertragung der Tramway-Concession für sämmtliche Linien in Prag an diese Gesellschaft eingeschritten.

Das Handelsministerium wies das Gesuch einvernehmlich mit dem Ministerium des Innern mit Bescheid vom 18. August 1893, Z. 24.878, ab.

Dieser Bescheid wurde von dem Concessionär gemeinschaftlich mit der Societé anonyme des Tramways de Prague mittelst Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof als gesetzwidrig angefochten.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde nach den §§ 3 lit. e und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876 ohne weiteres Verfahren zurück, weil, insoferne die Beschwerde eine Verletzung der Rechte der Beschwerdeführer in der Nichtzulassung der Actiengesellschaft Societé anonyme de Tramways de Prague zum Geschäftsbetriebe im Inlande erblickt, die Zuständigkeit des Verwaltungs-Gerichtshofes nach der citirten Gesetzesbestimmung ausgeschlossen ist, da der Art. I der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, die Zulassungserklärung durch die ad c) getroffene Bestimmung auch davon abhängig macht, dass die Zwecke der Gesellschaft den hierländischen Staatsinteressen nicht widerstreiten, die Beurtheilung dieses Momentes aber als dem freien Ermessen der Staatsverwaltung anheimgegeben umsomehr angesehen werden muss, als auch für hierländische Actienunternehmungen ein gesetzlich umschriebener Rechtsanspruch auf die staatliche Concessionirung einer Actiengesellschaft nicht besteht; — weil ferner, insoferne die Beschwerde gegen die Ablehnung der Zustimmung zur Uebertragung der Concession gerichtet ist, auch die Ertheilung dieser Zustimmung im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen ist, zumal bei concessionirten Gewerben, zu welchen dermalen Tramway-Unternehmungen nach § 15 ad 3 der Gewerbenovelle vom 15. März 1883 zu rechnen sind, sogar die Zulassung eines Stellvertreters oder Pächters der Genehmigung der Behörde anheim gegeben ist (§ 55 l. c), davon abgesehen, dass dem in Frage stehenden Beschwerdebegehren auch der ersterwähnte Abweisungsgrund entgegensteht.

[Erkenntniss vom 22. Jänner 1894, Z. 3650; cf. H.-M.-Z. 6185/X ex 1894.]

Inland.

Staatseisenbahnrath.

Der Handelsminister hat den Staatseisenbahnrath zur diesjährigen Frübjahrssession für Montag, den 28. Mai d. J., einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des niederösterreichischen Landtages (Wien, I. Bezirk, Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen.
2. Vorlage der Grundzüge für die Winter-Fahrordnung 1894/95.
3. Wahl von Delegirten für die im Laufe des Jahres 1894 anlässlich des ersten Zusammentretens der internationalen Frachtenverkehr-Conferenz abzuhaltende Enquête.
4. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Feststellung eines einheitlichen, für den gesammten internen Güterverkehr in Oesterreich giltigen Gütertarifes.
5. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess wegen
   a) Unterstützung der österreichischen Malz-Industrie in eisenbahntarifarischer Hinsicht;
   b) Tarifermässigung für Kohlenbezüge in den Sommermonaten seitens aller Privatbahnen;
   c) Erstellung günstigerer Zugsverbindungen zwischen Oderberg—Prerau und Prerau—Brünn;
   d) Einstellung eines neuen Schnellzuges von Brünn nach Okřisko behufs directer Verbindung mit Iglau.
6. Anträge des Mitgliedes Ludwig Christ wegen
   a) Einstellung des in den Sommermonaten in der Strecke Wien—Wels verkehrenden Schnellzuges 5 in die Winter-Fahrordnung 1894/95 und Iuverkehrsetzung eines Anschlusszuges Wels—Salzburg;
   b) Einstellung des in der Strecke Wien—Linz verkehrenden Zuges 29 in die Winter-Fahrordnung 1894/95 und Weiterführung dieses Zuges bis Wels;
   c) Wieder-Freigebung des Karten-Vorverkaufes für die ersten fünf Zonen oder Einführung von Tour- und Retourkarten in den wichtigeren Verkehrs-Relationen;
   d) Berechnung der Waggonfracht bei „Sensenstahl in Zaggeln" nach dem factisch verladenen Gewichte und nicht nach der Tragfähigkeit der beigestellten Waggons.
7. Antrag des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini, betreffend die projectirte Bahn Triest—Parenzo—Canfanaro.

8. Anträge des Ersatzmitgliedes Ernst Holzer wegen
a) Erstellung einer günstigeren Zugsverbindung in der Relation Cormons—Pola, respective Cormons—Nabresina und Divacca—Pola;
b) Beistellung directer Wagen erster und zweiter Classe bei den Schnellzügen 1003 und 1004 der Südbahn in der Relation Cormons—Wien;
c) Erstellung einer besseren Verbindung zwischen den Zügen der Linie Nabresina—Cormons nnd jenen der Linie Udine—Pontebba und Pontafel—Tarvis;
d) strenger Ueberwachnng und thnnlichster Beschränkung des Verkehres von italienischen Personenwagen auf den Linien der Südbahn.

9. Anträge des Mitgliedes Luckmann wegen
a) Anwendnng des Wagenladungssatzes nnr für das bei thunlichster Ansnützung der beigestellten Wagen durch nicht sperrige Güter thatsächlich verladene Gewicht;
b) Ausscheidung von Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9 der Waarenclassification aus dem im I. Nachtrage zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltenen Verzeichnisse der nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens zu tarifirenden Güter;
c) bedingter Ausscheidung der nach Classe C tarifirenden Güter aus dem obgedachten Verzeichnisse.

10. Anträge des Mitgliedes Franz Obratschai wegen
a) Verbessernng der Zugsverbindungen zwischen Schönbrnnn und Troppan, Wien und Troppau und auf der Linie Zauchtl—Wigstadtl—Bantsch;
b) Erweiternng nud Umgestaltung des Bahnhofes in Schönbrunn;
c) baldiger Verstaatlichung der mährisch-schlesischen Centralbahn und Uebernahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Staatsbetrieb.

11. Anträge des Mitgliedes Jakob Freiherrn v. Romaszkan wegen
a) Abhilfe gegen den Mangel an Frachtwaggons und wegen Inverkehrsetznng von Personenwagen besserer Qualität auf den Staatsbahnlinien in Galizien;
b) ehethunlichster Reconstruction der Bahnhöfe in Krakau und Lemberg;
c) Einstellnng von Schlafwaggons in die von Krakau nach Suczawa verkehrenden Schnellzüge;
d) Einstellnng eines Restaurationswagens in den Tagesschnellzug Nr. 1 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
e) Erhöhnng der Fahrgeschwindigkeit der zwischen Wien und Suczawa verkehrenden Schnellzüge.

12. Antrag des Mitgliedes Julius Schneider wegen Reactivirung, beziehnngsweise Errichtung einer Frachtenstation in Kaiserebersdorf.

13. Antrag des Mitgliedes Anton Tausche, betreffend Reformen in der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Herstellung von Zugschranken mit automatischem Läutewerke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen für die Herstellung von Zugschranken mit automatischem Läntewerke statt den gegenwärtig in den Stationen Chorośnica, Rodaycze nnd Krasne der Linie Przemyśl—Podwołoczyska bestehenden Handschranken für den 16. und 17. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 7826.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Ausführungspläne, betreffend die Verbesserung der Oberbauverhältnisse.) Die Ausführuugspläne, betreffend die Herstellnng der Contracurven in km 87·8—88·2, 197·2/4, 251·8/20, 273·3/5, 317·3/6, 455·3/6, 462·3/6 und 567·7/9, ferner die Projecte für die Verlängerung der Zwischengeraden in km 203·1/4, 371·5/8, 372·4/6, 372·7/9, 383·5/6 und 403·0/1, sowie für die Umgestaltung der Richtnngsverhältnisse in km 95·6/8 der Linie Wien—Triest wurden nachträglich genehmigt. [13. April, Z. 3815.]

— (Brückenverstärkungen.) Die Eisenconstruction im rechten Haupt- nnd rechten Stockgeleise des Objectes in km 253·881, sowie der beiden Constructionen des Objectes in km 301·861 wnrden ausgewechselt und die Etzel'schen Blechbrücken in km 252·317, 259·433, 263·132, 263·977, 288·332, 290·711, 293·299, 296·046, 296·196, 296·285, 296·388, 296·526, 296·660, 297·413, 300·315, 301·507, 301·788, 302·814, 307·160, 308·580, 318·593, 320·118, 322·176, 322·361 und 322·709 verstärkt. [8. April, Z. 18.547.]

— (Aufstellung eines Schuppens nächst der Station Matzleinsdorf.) Für Zwecke des Baumeisters Anton Honus in Wien wurde nächst der Station Matzleinsdorf ein Schuppen erbaut. [7. April, Z. 18.344.]

— (Vergrösserung des Frachtenmagazins in Mödling.) Das Bureau im Frachtenmagazin in der Station Mödling wurde dnrch Einbeziehung des Parteienraumes vergrössert und als Ersatz für letzteren ein Anbau hergestellt. [6. April, Z. 18.068.]

— (Herstellung einer Sicherungsanlage und Schrankenumgestaltung in der Station Kapfenberg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 29. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Herstellung von Sicherungsanlagen für die Einfahrten der Züge der Localbahn Kapfenberg-Seebach-Au in der Südbahnstation Kapfenberg, ferner für Ueberstellung der Zugvorrichtung der Schranken bei der Wegübersetzung in km 153·211 der Linie Wien—Triest in die Nähe des Stellapparates beim Aufnahmsgebäude, für die Umgestaltung der bestehenden dreifachen Handschranken an der Wegübersetzung in km 153·9 südlich der Station Kapfenberg in Zugschranken und die Aufstellung der dazugehörigen Zugvorrichtung beim Wächterhause Nr. 248 zur Ausführung genehmigt. [18. April, Z. 20.566.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Aufnahmsgebäude in Spital a. d. D.) In der Station Spital a. d. Drau wird an der Bahnseite des Aufnahmsgebäudes eine Veranda hergestellt. [6. April, Z. 18.070.]

Gailthalbahn. (Mauerwerkspläne und Eisenconstruction.) Das Project, betreffend die Verbreiterung des in km 12·5/6 der Gailthalbahn gelegenen Durchlasses auf 4 m Lichtweite wurde genehmigt. [4. April, Z. 17.670.]

Friauler Eisenbahn. (Weichenstellanlagen.) Die Pläne für die Herstellung von Central-Weichenstellanlagen in den Stationen Ronchi und Cervignano, sowie für die Aufstellung des Antriebständers der Zugschranken der Wegübersetzung in km 1·7/8 nächst der Station Ronchi wurden zur Ausführung genehmigt. [16. April, Z. 20.053.]

Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. (Desinfectionsanlage in Mori.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. April durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Herstellung einer Desinfectionsanlage in der Station Mori nach Massgabe der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [1. Mai, Z. 23.432.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Hochbaupläne.) Die Normalpläne für die Hochbauten der genannten Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [14. April, Z. 19.782.]

— (Murthalbahn: Projectirte Variante in km 0·3/4—1·7/8: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des steiermärkischen Landesausschusses für die Variante in km 0·3/4—1·7/8 der Murthalbahn für den 17. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka betraut. [G.-I.-Z. 8095.]

Wiener Localbahnen. (Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf: Schleppbahnen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen für die aus der Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf abzweigenden Schleppbahnen für den 19. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 7968.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 23. October und 3. November 1893 wurde im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung an zwei für die Localbahn Reichenau-Sollnitz bestimmten Secundär-Tenderlocomotiven, welche gleichartig nach den mit

Handelsministerial-Erlass vom 30. Juni 1893 genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut wurden, mit anstandslosem Ergebnisse dnrchgeführt. — Die Maschinen tragen die Inventarsnummern 1 S und 2 S und die Fabrikationsnummern 884, bezw. 885; die Kessel derselben wurden der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe gut bestanden. Die Maschinen haben drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; alle drei sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende horizontale Cylinder, innenliegende Frames, die Steuernng ist nach Allan und aussenliegend. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist bei jeder dieser Maschinen mit einer vollständigen Armatur versehen, mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat nach vor- und rückwärts, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse auf alle drei Achsen wirkend, Spindelbremse, Pulsometerwechsel, Dampfheizungseinrichtung und Ricourventil. Die Spurweite der Maschinen ist normal und beträgt das Totalgewicht derselben im ausgerüsteten Zustande je 37·2 t. Die Probefahrten wurden auf der 10·3 km langen Strecke Jedlesee bis Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 49, bezw. 60 km, und mittlere Geschwindigkeiten von 41, bezw. 54 km, per Stunde erzielt. — Aus Sicherheitsrücksichten obwaltete mit Rücksicht auf das durchaus befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung keinerlei Anstand für die Verwendung der vorbeschriebenen Maschinen auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn.

[Z. 21.548.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Untergrundbahn in Budapest. (Technische Anlage.) Die von der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe im Vereine mit der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 und 43), herzustellende elektrische Untergrundbahn soll, den diesbezüglich im Einvernehmen der betheiligten Staats- und Municipalbehörden festgestellten Bestimmungen zufolge, nicht als Tunnelbahn wie die Stadtbahnen in London ausgeführt werden, sondern als sogenannte Unterpflasterbahn mit flacher, unmittelbar unter dem Strassenpflaster liegender Decke. — Die Bahn soll demgemäss dem Zuge der Strassen folgen und die an den Strassen errichteten Gebäude nicht berühren. Diese Untergrundbahn wird auch nicht tiefer zu liegen kommen, als die Kellerfundamente der Häuser, so dass weder von der Bauausführung, noch von dem Betriebe der Bahn irgend ein schädlicher Einfluss auf die Häuser zu befürchten stebt. Der für eine 3·3 km lange Linie herzustellende Einschnitt in die Strassenkörper ist für zwei normalspurige Geleise zu bemessen und erhält die vorläufig von dem Giselaplatze ausgehende und nächst dem Thiergarten im Stadtwäldchen endende Betriebslinie 10 Haltestellen.

Von diesen Haltestellen liegen die ersten neun im Tunnel, die letzte in der Höhe der Strasse, welche mit einer nur 113 m langen Rampe von 13·88 pro mille Steigung erstiegen wird. An dem Endpunkte der Bahn im Stadtwäldchen, nahe dem Eingange zum Thiergarten, soll die Untergrundbahn eine Geleiseverbindung mit ihrem Betriebsbahnhofe erhalten, welcher im Anschlusse an den Betriebsbahnhof der bestehenden elektrischen Babn in der Arenastrasse herzustellen ist.

Die grösste vorkommende Steignng der Bahn beträgt 15·28 pro mille und befindet sich am Elisabethplatze. — Die schärfsten vorkommenden Bogen haben 40 m Halbmesser.

Der Betrieb der elektrischen Untergrundbahn soll von einer Maschinenanlage aus erfolgen, welche im Anschlusse an die Maschinenanlage der bestehenden elektrischen Bahnen auszuführen wäre. Von dieser Maschinenanlage aus sollen besondere 900 m lange Zuleitungskabel bis an die Untergrundbahn heran verlegt werden. Die Stromzuleitung längs der Bahn soll in der Weise bewirkt werden, dass an den Seitenwänden des Tunnels für jedes Geleise ein Leitungswinkeleisen mittelst Isolatoren befestigt wird, von welchem die Wagenmaschinen den erforderlichen Strom mittelst Stromabnehmern, welche unten seitlich am Wagen befestigt sind, zugeführt erhalten und die Rückleitung des Stromes durch die Schienen der Bahn erfolgen.

Die Haltestellen sollen, wie die meisten Haltestellen der Stadtbahnen in London, derart angeordnet werden, dass im Tunnel beiderseits ausserhalb der Geleise je eine Plattform von 3 m Breite angelegt wird. Jede Plattform dient ebenso wie das Geleise, an welchem sie liegt, nur für eine Fahrrichtung. Die Plattformen liegen 0·25 m über Schienenoberkante, so dass man in den Wagen hinein nur einen Schritt von 15 cm Steigung zu machen hat. Demzufolge ermässigt sich die lichte Höhe der Haltestellen auf 2·4 m und die Lage der Plattformen unter Strassenoberkante auf 2·90 bis 3 m. Es sind also nur 19 Stufen erforderlich, um von der Strasse auf die Plattform der Haltestelle hinunter zu gelangen. — Die Stiegen sollen mindestens 1·5 m breit gemacht werden, damit die Fahrgäste, welche die Haltestelle betreten, und diejenigen, welche sie verlassen, ungehindert neben einander vorbeigehen können. Die Stiegenlöcher werden 3 m lang uud sollen in der Strasse gegen Regen und Schnee durch in Eisen und Glas ausgeführte Schutzhütten, ähnlich wie bei den Haltestellen der bestehenden elektrischen Bahn. überdacht werden. Diese Treppenhäuser der Haltestellen der Untergrundbahn werden im Allgemeinen auf dem Trottoir an der Fahrdammkante, oder je nach der sich auf der Strasse ergebenden Gelegenheit derart aufgestellt, dass sie den Strassenverkehr nicht hindern. Erforderlichenfalls müssen die nicht unmittelbar auf die Plattform mündenden Stiegen mit der Plattform durch kurzen Stichtunnel verbunden werden.

Jede Haltestelle soll die Länge von zwei geknppelten Wagen zuzüglich eines beim Anhalten erforderlichen Spielraumes von 5 m erhalten. Hieraus ergibt sich die Länge der Plattformen zu 20 m.

(Fortsetznng folgt.)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis zum 20. Mai.)

Adriatischer Dienst.

15. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Covacich, nach Venedig.

16. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.

17. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.

19. „ nm Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

15. Mai, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Jupiter", Capitän P. Snssanich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Dnrazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns nnd Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

16. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Anrora", Capitän V. Gherzmann, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von Fiume, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

18. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffnng auf fremde Dampfer in Alexandrien.

19. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän A. Mitis, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Odessa, Varna, Snlina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Mai, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marqnis Bacquehem", Capitän G. Walluschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigens Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zum Localtarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Linie der Unterkrainer Bahnen von Grosslupp nach Rudolfswerth-Strascha gelangen zum Localgütertarife (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)

ein Nachtrag III zum Theile II, Heft 1
„ „ III „ „ II, „ 2

zur Einführung.

Der Nachtrag III zum Tarif-Theile II, Heft 1, enthält den Tarif und Kilometerzeiger für die Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach — Grosslupp — Rudolfswerth-Strascha und Linie Grosslupp — Gottschee), ferner Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Der im Tarif-Theile II, Heft 1, Abschnitt E, VIII, sub 21 enthaltene Tarif und Kilometerzeiger für die Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach—Grosslupp — Gottschee) wird hiedurch ausser Wirksamkeit gesetzt.

Der Nachtrag III zum Tarif-Theile II, Heft 2, enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction gegen Erlag von 20 kr. für das Heft 1 und von 5 kr. für das Heft 2 erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1894. [377]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Theil IV, Heft 1, des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 gelangt der Nachtrag I zu Theil IV, Heft 1, des Gütertarifes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Borke zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen [Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Salzburg und Tirol] und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft [österr. Linien] einerseits und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, sowie der Localbahn Asch-Rossbach andererseits, giltig vom 1. Jänner 1894) zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Die Aufnahme der Station Sauerlach in den Tarif.
2. Frachtsätze für Borke (Rinde) im Verkehre mit der Station Wien-Praterquai.
3. Berichtigungen.

Durch diesen Nachtrag wird das im Jänner 1894 ausgegebene Berichtigungsblatt zum Tarife gegenstandslos.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, den 11. Mai 1894. [378]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. Juni 1894 tritt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1892 für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze für den bei der Station Brzezinka des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau gelegenen Marthaschacht der Karlssegengrube und ermässigte Frachtsätze für Sendungen nach Troppau M.Schl.C.B.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. Mai 1894. [379]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung eines III. Tarifnachtrages.

Zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mittelst Dampfschiffahrt auf dem Bodensee vom 1. August 1890 ist der vom Tage der Eröffnung der Schiffahrtsstation Bad Schachen giltige III. Nachtrag zur Ausgabe gelangt.

Dieser Nachtrag enthält Tarifsätze für die neu errichtete Schiffsstation Bad Schachen.

Wien, am 6. Mai 1894. [380]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtbegünstigungen.

Die unterm 10. Jänner d. J. für den Verkehr der Stationen Voitersreuth, Franzensbad und Eger unter einander für die Beförderung von Futtermitteln u. s. w., sowie von Holzwolle, Torf- und Waldstreu auf die Zeit vom 15. Jänner bis Ende April 1894 bekannt gemachten Frachtvergünstigungen bleiben noch bis Ende Juni d. J. in Kraft. Eine Verlängerung der Giltigkeitszeit der gleichzeitig für die Beförderung von Düngemitteln veröffentlichten Frachtvergünstigung tritt nicht ein.

Dresden, am 9. Mai 1894. [381]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn.

Hinausgabe eines neuen Gebührentarifes, Theil II.

Mit 1. Juli 1894 gelangt ein neuer Gebührentarif, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen zur Einführung und wird hiedurch der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1891 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes können von der Betriebsleitung in Neutitschein zum Preise von 20 Hellern bezogen werden.

Neutitschein, am 15. Mai 1894. [382]

a) Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

b) Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station „Szczerzec" in die Ausnahmetarife.

Mit 1. Juni 1894 wird die Station Szczerzec der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für die in rubro bezeichneten Kohlenverkehre im Instructionswege einbezogen.

Die directen Frachtsätze nach dieser Station betragen hinsichtlich des sub a) genannten Verkehres

von sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres	65·9 kr.
von Mähr.-Ostrau	64·8 „
„ Hruschau	64·6 „
„ Szczakowa	56·3 „
„ Trzebinia	53·3 „
„ Dombrau	65·9 „
„ Karwin	66·7 „

per 100 Kilogramm.

Hinsichtlich des sub b) bezeichneten Verkehres wird die Station Szczerzec auf Seite 10 des bezüglichen Haupttarifes unter Schnitt-Tafel II, Gruppe A, hinter dem Stationsnamen „Szczawne-Kulaszne" mit dem Schnittfrachtsatze von 48 kr. per 100 Kilogramm einbezogen.

Wien, den 10. Mai 1894. [383]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung des beschränkten Wagenladungsverkehres in der Haltestelle Gross-Kuntschitz.

Vom 15. Mai 1894 angefangen können in der zwischen den Stationen Frankstadt a/R. und Friedland der Linie Kojetein — Bielitz gelegenen, unter Einem zur Halte- und Ladestelle erweiterten Personen-Haltestelle Gross-Kuntschitz Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, zur Auf- und Abgabe gebracht werden.

Ausserdem können dortselbst Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 12. Mai 1894. [384]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Oesterreich.)

Aufhebung des Ausnahmetarife für Getreide pp.

Am 1. August 1894 treten

a) die in den Tarifheften 1 und 2 nebst Nachträgen 1—6 enthaltenen, sowie die inzwischen im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a (für Getreide pp.),

b) die im Nachtrag 5 zu Tarifheft 1 unter V aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 c (für Malz)

ausser Kraft.

Ausserdem werden von diesem Tage ab die in den genannten Tarifheften nebst Nachträgen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Kleie) zum Theile durch anderweite, erhöhte Frachtsätze ersetzt. Die den unter a) und b) bezeichneten Ausnahmetarifen angehörenden Artikel Getreide pp. und Malz finden sodann nur noch zu den für Oelsaaten pp. bestehenden Sätzen des Ausnahmetarifes 6 b directe Abfertigung. Ueber die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen wird auf Wunsch von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft ertheilt.

Wien, am 10. Mai 1894. [385]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Ungarn.)

Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide pp.

Am 1. August 1894 treten die im Tarifheft 3 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife a) (Getreide pp.) und c) (Kleie) ausser Kraft.

Ausserdem werden von diesem Tage ab die in dem genannten Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes e) (Mais) zum Theile durch anderweite erhöhte Frachtsätze ersetzt. Die den Ausnahmetarifen a) und c) angehörenden Artikel Getreide pp. und Kleie werden sodann nur noch zu den für Oelsaaten und Malz, bezw. Reisabfall, Oelkuchen pp., bestehenden Sätzen der Ausnahmetarife b), bezw. d) direct abgefertigt werden. Ueber die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen wird auf Wunsch von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft ertheilt.

Wien, am 10. Mai 1894. [386]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juni 1894 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IX zum Heft 1, enthaltend neue Frachtsätze des Classentarifes, neue, bezw. ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Getreide, Kleie, Holz, Thon, Blei, Zink, Schlacken, Eisenerze, Eisenvitriol, Schwefelkies, Bestimmungen über Aufnahme von Eisen des Specialtarifes III in den Ausnahmetarif Nr. 37 d, endlich mit Giltigkeit vom 1. August l. J. die Aufhebung der nur für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate giltigen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1;

b) Nachtrag III zum Heft 2, enthaltend neue, bezw. ermässigte Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 1 A Getreide, Nr. 1 C Mehl, ferner neue Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Glassand, Kalk, Porzellanerde und Steinkohlen, endlich mit Giltigkeit vom 1. August l. J. die Aufhebung der nur für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate giltigen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 B;

c) Nachtrag I zum Heft 3, enthaltend neue Frachtsätze des Specialtarifes III, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Flachs und Steinsalz, sowie Aenderungen einzelner Frachtsätze des Haupttarifes, endlich Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 1 Getreide etc. und Nr. 2 Kleie etc. mit 1. August l. J.

Wien, am 7. Mai 1894. [387]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Zollämtliche Behandlung von ausländischen Alt- und Roheisensendungen in offenen Lastwagen im Ansageverfahren. Das k. k. Finanzministerium hat mit Erlass vom 19. April 1894, Z. 12.016, die k. k. Finanz-Landes-Direction in Prag bis auf Weiteres ermächtigt, über Ansuchen zu gestatten, dass Seitens der dortländischen Grenzzollämter bei der Anweisung ausländischer Alt- und Roheisensendungen in offenen Lastwagen im Ansageverfahren vor der Anlegung des zollämtlichen Raum-(Decken-)Verschlusses unter den diesbezüglich für die Eisen-Importe der krainischen Industrie-Gesellschaft in Laibach festgesetzten Bedingungen Umgang genommen werde.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Separat-Vergnügungszüge auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Sommer 1894.) Zur Erleichterung des Besuches beliebter Ausflugsorte und touristisch bemerkenswerther Gegenden werden im Sommer 1894 von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Separat-Vergnügungszüge zu bedeutend ermässigten Preisen an Sonn- und Feiertagen und auch an den ihnen vorhergehenden Tagen in Verkehr kommen. Ausser den bereits im Vorjahre ausgeführten derartigen Vergnügungsfahrten nach Kienberg-Gaming, Eisenerz und Admont, nach Rosenburg, Horn und nach Krems, Melk, wird heuer auch Kernhof über Lilienfeld zum Zielpunkte dieser Separatfahrten gemacht.

Es wird am 20. Mai, 8. Juli und 23. September ein Separat-Vergnügungszug nach Rosenburg, Horn und zurück eingeleitet werden, welcher auch directen Anschluss bis Krems und mittelst Separatschiff bis Melk und zurück findet. Fahrpreise bis Horn oder Krems und zurück III. Classe 1 fl., II. Cl. 2 fl.; bis Melk III. Cl. 1 fl. 60 kr., II. Cl. 2 fl. 40 kr.

Am 24. Juni, Sonnwendfeier in der Wachau, 5. Augnst und 26. August verkehrt je ein Separatzug direct von Wien nach Krems im Anschlusse an ein Separat-Dampfschiff zur Weiterfahrt nach allen Stationen bis Melk. Die Rückfahrt von Krems erfolgt ebenfalls mittelst Separatzug. Fahrpreise bis Krems und zurück III. Cl. 1 fl., II. Cl. 2 fl., bis Melk und zurück II. Cl. 2 fl. 40 kr., III. Cl. 1 fl. 60 kr.

Von Wien (Westbahnhof) durch das Gesäuse nach Gstatterboden, Admont, Selzthal und nach Eisenerz zum Anschlusse an die Erzbergbahn bis Vordernberg wird am 23. Mai, 16. Juni, 21. und 28. Juli, 11. und 18. August, 1., 15. und 29. September Abends um 9 Uhr 9 Minuten, am 3. Juni und 15. Juli um 4 Uhr 50 Min. Früh ein Separatzug verkehren. Der Fahrpreis beträgt für die Hin- und Rückfahrt in der III. Classe 2 fl. 50 kr., in der II. Classe 5 fl.

Ferner werden Separat-Vergnügungszüge eingeleitet am 9. Juni, 30. Juni und 7. September Abends 9 Uhr 9 Min. nach Kienberg-Gaming und zurück, am 27. Mai, 29. Juni und 15. August Früh 4 Uhr 50 Min. über Lilienfeld nach Kernhof und zurück. Fahrpreise für die Hin- und Rückfahrt bis Kienberg-Gaming oder Kernhof in der III. Classe 1 fl. 50 kr., in der II. Classe 3 fl.

Die Fahrkarten-Ausgabe für diese Vergnügungszüge ist eine beschränkte und findet im Auskunfts-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (I. Johannesgasse 29) bis zu der dem betreffenden Zuge vorangehenden Mittagsstunde, ferner auf dem Westbahnhofe und Franz Josef-Bahnhofe, insoweit noch Plätze vorhanden sind, unmittelbar bis vor Abgang des Zuges statt.

Die weiteren Details sind aus den affichirten Placaten zu entnehmen.

Königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (Obstverkehr mit Belgien und Niederland.) Die für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für neue leere Obstkörbe im Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen, Rheinisch-Westphälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr, sowie im Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. im vergangenen Jahre gewährten Frachtermässigungen kommen auch im laufenden Jahre für die Zeit vom 15. Mai bis Ende December zur Anwendung.

Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. (Einführung eines Nachtrages.) Zu dem Heft 1 des Gütertarifes zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn ist am 1. Mai 1894 der Nachtrag V zur Einführung gelangt. Derselbe enthält eine Ergänzung des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter und wird von den betheiligten Stationen kostenfrei abgegeben.

Bayerisch-Belgischer Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Ruysbroeck und St. Servais der Belgischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Holztarif aufgenommen. Sendungen nach Ruysbroeck werden zu bestehenden Frachtsätzen für Bascoup abgefertigt. Für Sendungen nach St. Servais kommen die um 0·06 Franken für 1000 kg erhöhten Frachtsätze für Namur zur Erhebung.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1895 bis 31. December 1895 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen Ausmasse von 991.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen einzubringender Offerte zur Vergebung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behalten sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf 3 Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1895 bis Ende December 1897, abzuschliessen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behoben werden, bezw. werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, bis **längstens 15. Juni l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction abzugeben und haben die Offerenten in Abänderung der Bestimmungen des Art. 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die Einhaltung der Offerte bis 15. August l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Die ausgeschriebenen Mengen vertheilen sich auf die einzelnen k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, wie folgt:

k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction			Wien	187.000 Tonnen
„	„	„	Linz	96.000 „
„	„	„	Innsbruck . .	132.000 „
„	„	„	Villach . . .	95.000 „
„	„	„	Triest . . .	7.000 „
„	„	„	Pilsen . . .	102.000 „
„	„	„	Prag	124.000 „
„	„	„	Krakau . . .	115.000 „
„	„	„	Lemberg . .	117.000 „
k. k. Verkehrsleitung M.-Schönberg				16.000 „
			Insgesammt .	991.000 Tonnen

Wien, am 15. Mai 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
980	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier	Fürstenfeld	Hartberg	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	28 kr.	20 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
981	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erze	Wolfsberg	Assling	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	51 kr.	38 kr.	13 kr.	Im Kartirungswege		
982	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlacken-Ziegel	Vordernberg	Eisenerz	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Pro Tag dürfen nicht mehr als drei Waggons zur Aufgabe gelangen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	21·4 kr.	10·7 kr.	10·7 kr.	Im Kartirungswege		
983	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohen Schwefel	Hruschau	Schüttenhofen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	173·4 kr.	149·7 kr.	23·7 kr.	Im Kartirungswege		
984	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdünger-Fabrikation, wie im Ausnahmetarif Nr. 49 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 genannt	Lehrberg, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Teplitz A.T.E. Prag B.W.B. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) Prag (Staatsbahnhof) Teplitz-Waldthor	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. Mai 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894			Mark 1·02 1·06 1·06 1·16 1·02		Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
985	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und robe Hirse aus Position G—13 des Tarif-Theiles I	Podwołoczyska	S o k a l	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements, welches den Bezug und die Vermahlung des Getreides auch factisch effectuiren muss	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif, Theil II — Heft 2 Nenauflage, giltig vom 1. Jannar 1894	kr. 95	kr. 75·7	kr. 19·3	Im Kartirungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen auf den Namen der schliessenden Firma als Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte vom 24. Februar 1894, Post Nr. 469, für Getreidebezüge verlautbarte 15%ige Frachtnachlass keine Anwendung. Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 40 ex 1894 mit Post 768 publicirte Frachtbegünstigung aufgehoben	
				Borki wielkie					87	71·5	15·5			
				Tarnopol					85	68·1	16·9			
				Jszierna					78	64·7	13·3			
				Zborów					74	61·3	12·7			
				Zloczow					70	57·9	12·1			
				Krasne					65	52·8	12·2			
				Zadworze					60	51·1	8·9			
				Barszczowice					57	49·4	7·6			
				Lemberg p. z.					52	46·0	6·0			
				Nowosielitza					138	111·4	26·6			
				Staresioło					57	49·4	7·6			
				Granica pod Brodami					76	61·3	14·7	Im Rückvergütungswege		
				Granica pod Podwołoczyska					95	77·4	17·6			
				Suczawa					124	99·5	24·5			
				Landesgrenze bei Lupków					76	61·8	14·2			
				Landesgrenze bei Ławoczne					87	71·1	15·9			
986	**Oesterr. Nordwestbahn**	K. k. österr. Staatsbahnen und Böhm. Nordbahn	Kartoffel	Rosochatetz	Ossegg-Riesenberg	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	55·9 kr.		Im Kartirungswege		
987	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	S k u č	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	37·2 kr.	25 kr.	12·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen hat durch die Partei auf deren eigene Kosten zu erfolgen
988	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks und Briquettes (Kohlenziegel)	Schwadowitz-Eipel	Klein-Schwechat	Von dem im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 30. December 1893, unter Post Nr. 2912 verlautbarten Kartirungsfrachtsatze von 43·1 kr. pro 100 kg wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894, ein weiterer Nachlass von 2·0 kr. (zwei Kreuzern) pro 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reclam. Firma als alleinigen Aufgeber lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe (consignirt spätestens bis Ende Februar 1895) zugestanden. Bezüglich des Maximal-Verfrachtungs-Quantums von 8000 mstr. Tonnen, sowie der sonstigen Bedingungen des Zugeständnisses bleibt die citirte Verlautbarung vom 30. December 1893 vollinhaltlich in Kraft.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
989	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk, gebrannter, der Position K-2 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Hermsdorf-Oehlberg	Halbstadt St.E.G. loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	5·6 kr.	4·8 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue einer neuen Spinnerei der Firma „Benedict Schroll's Sohn in Halbstadt" bestimmt sein.	
990	**St.E.G.**	K.F.N.B.	**Notiz.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 54 ex 1894, sub Post-Nr. 978, publicirte Frachtsatz gilt für die gleiche Zeitdauer und unter den gleichen Bedingungen auch für Coaks von Halbstadt transit nach Schönbrunn.											
991	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Treublitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1894 bis Ende Mai 1895	Director Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	30·8	28·4	2·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					M.-Schönberg				35·8	33·4	2·4			
					Blanda				37·8	35·4	2·4			
					Heilendorf				39·7	37·3	2·4			
				Karwin	Treublitz				33·4	31·0	2·4			
					M.-Schönberg				38·4	36·0	2·4			
					Blanda				40·4	38·0	2·4			
					Heilendorf				41·3	38·9	2·4			
992	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz der Classe C und des Specialtarif 2	Bresnica	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien (Matzleinsdorf) Schwechat-Kledering	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	Verschieden	kr. 78			Im Kartirungswege		Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an nebigen Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
	Betheiligten Verwaltungen			Josipovac-Kravice						73				
				Koska						77				
				Nasic						78				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
993	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Phönix-Waschlauge	Trient (Trento)	Prag (B.W.B.) Prag (Bubna) (B.E.B.) Prag (Sandthor) (B.E.B.) Prag (Smichow) (B.E.B.) Prag K.F.J.B. (k.k.ö.St.B.)	Bei Aufgabe beliebiger Quantitäten	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1894	böhmisch-Tiroler Verbandstarif, Theil II vom 1. Jänner 1894	677 Heller	475 Heller	202 Heller	Im Kartirungswege		
994	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Malz	Baden Bruck a/M. Liesing Mürzzuschlag Pfaffstätten Wr.-Neustadt Wien (Matzleinsdorf) Wien (Hauptzollamt) Wien (Lagerhaus)	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua — Bologna — Pistoja—Pisa—Spezia lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Oesterr.-Ungar.-italienischer Gütertarif vom 1. October 1887	Variabel	27·93 27·93 27·93 27·93 27·93 27·93 27·93 29·13 29·93 Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Im Kartirungswege		
995	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Grubenholz, Brennholz und Schwarten	a) Krompach b) Poprád-Felka c) Ruttka	Dombrau Karwin Oderberg (für Sendungen nach M.-Ostrau und Hruschau) Teschen	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindest. aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1894	Localtarif		Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg: a) 39·1 / 38·7 / 40·1 / 36·8; b) 31·9 / 31·3 / 32·9 / 29·4; c) — / — / 19·7 / 16·0		Im Kartirungswege		
996	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinafic (auch Libušiner Schacht)	Geyer	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längst. bis Ende März 1895 vorzulegen	
997	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Dungkalk der Pos. 15 D der Güter-Classification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Prag (St.E.G.)	Zásmuk	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis 31. Mai 1894	Localtarif	9·2 kr.	kr. 13·1		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längst. bis Ende März 1895 vorzulegen	
			Kalksteine	Prag (Hrahovka) transit	Lutein bei Brüux		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	8·0 kr.	14·1	1·2 kr.	Im Kartirungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende August 1894 in Vorlage zu bringen sind	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Locomotiven.

9 Stück dreifach gekuppelte Verbund-Lastzugs-Locomotiven Serie 59,
1 Reserve-Rädergarnitur für Locomotive, Serie 59,
9 Stück Tender, Serie 36.

II. Personen- und Dienstwagen.

2 Stück I./II. Classe, Serie ABi, mit Spindelbremse,
2 „ I./II. „ „ ABi, ohne „
2 „ II. „ „ Bi, mit „
1 „ II. „ „ Bi, ohne „
5 „ III. „ „ Ci, mit „
5 „ III. „ „ Ci, ohne „
5 „ Gepäckswagen, Serie De, mit „
3 Stück Postconducteurwagen, Serie Fk, ohne Spindelbremse.

III. Güterwagen.

8 Stück gedeckte Güterwagen, Serie Gr, mit Spindelbremse,
15 „ „ „ „ Gr, ohne „
9 „ offene Güterwagen, Serie Jk, mit Bremse und 4 Rungen,
18 „ „ „ „ Jk, ohne „ mit 4 „

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction, (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender sind für Dampfheizung und Vacuumbremse einzurichten und mit Geschwindigkeitsmesser auszurüsten; letztere Apparate werden dem Ersteher der Locomotiv-Lieferung franco Fabrik übergeben.

Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) ist Ia steierisches Schweisseisen, eventuell basisches Martinflusseisen zu verwenden.

Sämmtliche Wagen sind mit Speichenräder oder mit gewalzten, geschmiedeten oder überpressten Scheiben und aufgezogenen Radreifen aus Martinstahl zu liefern.

Die Personenwagen sind mit Aborten, Dampfheizung, elektrischem Intercommunicationssignal (System Rayl), Vacuumbremse, bezw. Vacuumleitung, Gasbeleuchtung und Oeleinsätzen, mit langen und breiten Uebergangsbrücken und Seitengeländer einzurichten.

Die Dienstwagen erhalten Vacuumbremse, bezw. Vacuumleitung, elektrisches Intercommunicationssignal, Dampfheizung, die Fk Wagen auch einen Füllofen, die De Wagen erhalten Oelbeleuchtung, die Fk Wagen Oelgasbeleuchtung und Oeleinsätze. Für die Oelbeleuchtung sind Lampeneinsätze nach System Lafaurie-Potel zu liefern.

Alle Wagen mit Bremse erhalten 8 Bremsklötze.

Die Ablieferung der Locomotive, Tender und der Reservegarnitur hat in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1895, jene der Wagen in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. April 1895 stattzufinden.

Vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Locomotiven", bezw. „von Tender" oder „Wagen" werden bis zum **25. Mai 1894, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt

a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) „ „ „ „ „ basischem Martinflusseisen

per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der nordöstlichen oder westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die Liefertermine anzugeben.

Sollte der Liefertermin vor der geforderten Frist von dem Offerenten gewünscht werden, so ist dies in der Offerte speciell zu beanspruchen.

Eine Zahlung der etwa im Jahre 1894 zu liefernden Fahrbetriebsmittel findet aber erst im Monate Jänner 1895 statt.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

(Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende Juli 1894 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Mai 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Zu verkaufen ab Zuckerfabrik Mochow:

Eine Waggon-Drehscheibe,

fast neu, mit Kreuzgeleise, Durchmesser 4700 mm.
Gefl. Offerten an die **Zuckerfabrik** in **Mochow** bei **Čelakowitz.**
(425)

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Disponent.

Für ein **erstes internationales Speditionsgeschäft in Budapest wird ein im internationalen Speditionsdienste vollkommen bewanderter Beamter,** welcher **selbständig disponiren** kann und **vollständige Tarifkenntnisse** besitzen muss, **gesucht.**

Offerte unter Angabe der bisherigen Leistungen, Referenzen und Gehaltsansprüche sind unter Chiffre **„L. 317"** an die **Annoncen-Expedition Anton Mezei** in **Budapest** (Palais Haas) zu richten. (424)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. Wien, 19. Mai 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eine Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien über die Anwendung einer im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirten Refactie-Tabelle. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ungar.-Hradisch der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jaroschau nach Bilowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ungar.-Hradisch der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jaroschau nach Bilowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. Mai 1894. Z. 19.790.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 6. Mai 1894, Z. 6914/II, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage der statistischen Nachweisungen über Zugsverspätungen und Unfälle.

Unter Bezugnahme auf den Erlass des hohen Handelsministeriums vom 20. März 1894, Z. 12.564, Vrdgs.-Bl. Nr. 48, betreffend die Verfassung der Eisenbahnstatistik auf Grundlage der neu aufgestellten Tabellen, und zwar angefangen für das Betriebsjahr 1894, wird die geehrte Verwaltung in die Kenntniss gesetzt, dass obgleich in diesem neuen statistischen Tabellenwerke Rubriken für Jahresdaten über Zugsverspätungen nicht mehr aufgenommen erscheinen, der hierseitige Erlass vom 8. April 1881, Z. 3961/II (C.-Bl. Nr. 47 ex 1881), hinsichtlich der Vorlage monatlicher „Zusammenstellungen über die bei allen mit Personenbeförderung expedirten Zügen vorgekommenen Verspätungen," auch weiterhin in Kraft bleibt, und dass zur Bezeichnung der Verspätungsursachen in diesen Monatsausweisen, sowie auch in den Tages-Verkehrs-Rapporten der betreffenden Stationen die bisher benützten Nummern 1400 bis 1449 der alten statistischen Tabellen Nr. 85 und 86, nachdem dieselben insbesondere den Executivorganen, hinsichtlich der Verfassung der Verkehrs-Rapporte, geläufig sind, auch fernerhin anzuwenden sein werden.

Am Kopfe der erwähnten Monats-Zusammenstellung haben, der Sachlage entsprechend, in der Rubrik 22 die Worte: „den statistischen Tabellen Nr. 85 und 86, Rubrik" für die Folge zu entfallen.

Gleichzeitig wird die geehrte Verwaltung eingeladen, in den statistischen Tabellen, welche mit den Erhebungsberichten über stattgehabte Unfälle in Vorlage gebracht werden (G.-I.-Z. 716 ex 1881, C.-Bl. Nr. 16 ex 1881), für die Folge die Rubriknummern der neuen Tabelle 27, beziehungsweise auch jene der Tabelle 29 anzuwenden.

Eine Vorlage der Tabelle 29 für die einzelnen Jahresquartale, wie dies bisher rücksichtlich der Achsbrüche erfolgt ist, hat für die Zukunft zu entfallen.

Wien, am 6. Mai 1894. **Lilienau** m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. April 1894, Z. 19.681, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 13. April 1894.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ableben des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3754	Ivezić Michael			1			*a*
4338	Köhler Wenzel		1				*b*
7671	Knausz Josef	1					1
7681	Benczel Josef	1					1
9077	Smatek Richard	1					1
9160	Marton Lazar	1					1
9183	Fuchs Josef	1					1
9227	Schweitzer Johann	1					1
9728	Schmidt Georg	1					1
9973	Słowik Adalbert	1					1
10177	Schosberger Hermann	1					1
10518	Schatz Gustav	1					1
10937	Ritschel Wilhelm	1					*c*
10967	Čmolik Franz	1					1
11230	Ryba Josef	1					1
11347	Paudera Franz	1					1
11374	Exinger Adolf	1					1
11449	Šmejkal Wenzel	1					1
11484	Bergmann Wilhelm	1					1
11628	Gatarski Josef	1					1
11705	Ecker Rudolf	1					1
11770	Dziubiński Vincenz	1					1
11795	Czarnecki Josef	1					1
11808	Petrzilka Emanuel	1					1
11853	Weiner Siegmund	1					1
11921	Kosciuk Peter	1					1
11922	Haney Franz	1					1
12071	Barfuss Ernst	1					1
12096	Ficenz Carl Franz	1					1
12155	Dubiel Hippolit	1					1
12166	Jeran Franz	1					1
12198	Srebotnig Jakob	1					1
12219	Kundt Carl	1					1
12271	Löffler Anton	1					1
12311	Dučka Anton				1		1
12384	Lorenc Johann	1					1
12425	Regeczy Carl	1					1
12428	Stoffel Adam	1					1
12437	Klaudus Johann	1					1
12463	Berger Bernhard	1					1
12488	Salzleitner Carl	1					1
12606	Mück Alfred Ferdinand	1					1
12610	Kühnel Anton	1					1
12641	Snlik Franz	1					1
12680	Rausnitzer Siegmund	1					1
12698	Faber Josef	1					1
12748	Iwaniszów Johann	1					1
12764	Passnigg Arthur	1					1
12769	Heidrich Carl	1					1
12814	Łaayscyński de Jaxa Johann	1					1
12837	Kaczkowski Peter			1			1
12865	Gabriel Valentin	1					1
12867	Anger Josef	1					1
12878	Maschedel Anton	1					1
12923	Helm Josef	1					1
12927	Pollak Johann	1					1
12933	Hawranek Josef	1					1
12956	Kopf Emil	1					1
12959	Juva Georg	1					1
12967	Swięcicki Stanislaus	1					*d*
12993	Nemetz Josef	1					1
12996	Myslik Wenzel	1					1
13006	Moravek Stefan	1					1
13024	Merlak Franz	1					1
13051	Milhofer Ludwig	1					1
13054	Göd Eduard	1					1
13087	Wyszyński Ludwig	1					*e*
13161	Bab Nikitu	1					1
13184	Srb Wenzel	1					1
13232	Stramsitschnig Josef	1					1
13252	Gyurin Gjuro	1					1
13262	Kranikowsky Heinrich	1					1
13269	Klimpfinger Johann	1					1
13270	Čadek Georg	1					1
13272	Stöhr Lorenz	1					1
13352	Fehérvári Adolf	1					1
13372	Zelenka Josef	1					1
13382	Holy Blasius	1					1
13390	Telekesi Stefan				1		1
13396	Židek Anton	1					1
13400	Müller Josef	1					1
13404	Wierzbna-Nadachowski, Ritter von, Josef Ludwig	1					1
13413	Hördler Josef	1					1
13414	Pomahač Wenzel	1					1
13449	Nick Anton	1					1
13466	Paleczek Josef				1		1
13468	Burek Thomas	1					1
13469	Cerefin Anton	1					1
13473	Allmer Johann	1					1
13487	Richter Franz	1					1
13501	Rudolf Ludwig	1					1
13502	Přerowský Augustin	1					1
13524	Paplham Josef	1					1
13529	Jezdik Anton	1					1
13704	Pawlikowski Stanislaus	1					1
13726	Zapletal Franz	1					1

a Ivezić Michael ist am 16. Februar 1879 in Essegg gestorben.
b Köhler Wenzel ist am 18. März 1880 aus der Station Wien desertirt und bisher nicht eingebracht.
c Ritschel Wilhelm steht in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.
d Swięcicki Stanislaus, *e* Wyszyński Ludwig } wurden im Monate März l. J. zu Kanzlisten bei der Polizei-Direction in Lemberg ernannt.

Die Certificate der unter *a* und *b* angeführten Unterofficiere sind nicht auffindbar, jene der unter *d* und *e* genannten sind noch ausständig.

Eine Entscheidung des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien

über die Anwendung einer im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirten Refactie-Tabelle.

Mit dem Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 12. December 1891, Nr. 145, wurde unter der Nr. 2133 für den Frachtgüterverkehr Wien—Ungarn und vice versa, giltig vom 15. December 1891 bis auf Widerruf, die Refactie-Tabelle I publicirt, wonach von den Eisenbahnen für bestimmte Güter, welche nach an der Donau gelegenen Orten zu verfrachten sind, gewisse Refactien gewährt werden, und zwar für die Frachten, welche in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1892 expedirt werden ohne Weiteres, für Frachten dagegen, welche in der Zeit vom 15. December 1891 bis Ende Februar 1892 zur Versendung gelangen, nur unter der Bedingung, dass von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1892 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie während der Zeit vom 15. December 1891 bis Ende Februar 1892.

Gebr. St. haben nun vorschriftsmässig bis Ende Mai 1892 die in der Zeit vom 15. December 1891 bis Ende Februar 1892 expedirten Frachten im Gesammtgewichte von 2980 kg und die in der Zeit vom 1. März bis 30. November 1892 verfrachteten Güter im Gesammtgewichte von 6500 kg bis Ende April 1893 bei der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft behufs Liquidirung der Refactie angemeldet. Während die Refactie für die in der Sommersaison expedirten Güter ausbezahlt wurde, verweigerte die erwähnte Bahn die Gewährung der Refactie für die in der oberwähnten Wintersaison versendeten Güter. Deshalb klagten die Gebr. St. auf Zahlung der auf 2040 kg entfallenden Refactie im Betrage von 3 fl. 49 kr.

Die Klage wurde mit Urtheil des k. k. Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 21. März 1894, Z. 111.423, mit folgender Begründung abgewiesen:

Die Kläger begehren die Ausfolgung der Refactie von 3 fl. 49 kr. für 2040 kg Frachtgut, welche sie in der Zeit vom 15. December 1891 bis 28. Februar 1892 auf der Strecke der Geklagten befördern liessen. Die Geklagte verweigert die Bezahlung unter Berufung auf die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 12. December 1891, Nr. 145, publicirte Refactie-Tabelle, in welcher sub 1 der allgemeinen Bestimmungen Refactien für die während der Zeitdauer vom 15. December 1891 bis Ende Februar 1892 expedirten Quantitäten nur in dem Falle liquidirt werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1892 ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung als expedirt nachgewiesen wird, wie während der oben erwähnten Winterperiode. Nun haben die Kläger für die Zeit vom 15. December 1891 bis 28. Februar 1892 2980 kg und für die Zeit vom 1. März bis 30. November 1892 6500 kg als versendet angemeldet, und da somit das Quantum der Sommerperiode nicht dreimal so gross, als das Quantum der Winterperiode ist, so ist für das letztere Quantum eine Refactie nicht zu liquidiren.

Dem gegenüber führen die Kläger an, dass sie auch nur die Refactie von einem in der Winterperiode versendeten Quantum ansprechen, welches einem Drittel der in der darauf folgenden Sommerperiode versendeten Quantitäten entspricht, während sie eine Refactie für die Mehrquantität der Winterperiode nicht begehren. Es können nach ihrer Meinung die citirten Bestimmungen über die Refactie nicht den Sinn haben, Denjenigen, welcher in der Winterperiode mehr verfrachtet, als ein Dritttheil der Frachten in der Sommerperiode, schlechter zu stellen, als Denjenigen, welcher in dieser Winterperiode weniger verfrachtet, oder weniger als verfrachtet angemeldet hat, damit nur die Menge des im Sommer Verfrachteten dreimal so gross sei, als im Winter. Allein dieser Auffassung der Kläger widerspricht der Wortlaut der Anfangs citirten Bestimmungen, welchem deutlich die Auffassung der geklagten Gesellschaft entspricht.

Wenn die Ansicht der Kläger richtig wäre, müsste diese Bestimmung dahin lauten, dass jener Theil des im Winter versendeten Quantums, welcher dem dritten Theile des in der darauf folgenden Sommersaison verfrachteten Quantums entspricht, Refactie geniesst. Dem ist aber nicht so. Vielmehr muss mit Rücksicht auf die im 2. Absatze des Punktes 1 der allgemeinen Bestimmungen der erwähnten Refactie-Tabelle I getroffene Verfügung, wonach die Documente über das Quantum der in der Wintersaison 1891 auf 1892 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1892, also kurz nach Beginn der darauf folgenden Sommersaison vorzulegen sind, zu welcher Zeit dem Versender das Quantum der in der Sommersaison zu versendenden Güter noch unbekannt ist, angenommen werden, dass bei Schaffung dieser Bestimmungen von der Annahme ausgegangen wurde, Jedermann werde bestrebt sein, für die Wintersaison soviel Refactie als möglich zu erhalten, und werde daher wohl alle in der Wintersaison gemachten Sendungen anmelden, und deshalb genöthigt sein, um diese Refactie zu erhalten, in der darauf folgenden Sommersaison das dreifache Quantum durch die geklagte Gesellschaft zu verfrachten, wodurch der Zweck, die nur in der Sommersaison in Betracht kommende Concurrenz der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu bestehen, möglichst vollständig erreicht werden wird. [„Jur. Bl.“ Nr. 19 ex 1894.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Kohlengeleise zum Radetzkyschachte in Maltheuern: Diverse bauliche Herstellungen.) Für die Aufstellung dreier Brückenwaagen und einer Schiebebühne sammt Vorrichtung zum Verschieben der Kohlenwagen, dann für die Errichtung eines Verladegebäudes auf dem der Nord-Böhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft in Brüx gehörigen Radetzkyschachte in der Gemeinde Maltheuern wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [19. April, Z. 20.057.]

— (Niveau-Uebersetzung der Ladegeleise beim Elisabethschachte in Wernsdorf.) Die Uebersetzung der Ladegeleise beim Elisabethschachte der Dresdener Creditanstalt in Wernsdorf durch eine Huntebahn wurde gestattet. [1. Mai, Z. 22.951.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Erweiterung der Rangirstation Falkenau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau a/E. hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Erweiterung der Rangirstation Falkenau für den 21. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8151.]

— (Nebengebäude in Unhoscht.) In der Station Unhoscht wurde ein Nebengebäude errichtet. [1. Mai, Z. 22.945.]

— (Linie Falkenau—Klingenthal: Erweiterung der Station Davidsthal: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau a/E. hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Erweiterung der Station Davidsthal für den 22. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8401.]

— (Linie Komotau—Weipert: Wasserkrahn und Putzgrube in Krima-Neudorf.) In der Station Krima-Neudorf wird zwischen dem IV. und V. Geleise ein dritter Wasserkrahn mit der dazu gehörigen Putzgrube hergestellt. [28. April, Z. 17.616.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Anbau an das Bahnhofgebäude in Jungbunzlau.) Die Herstellung eines Anbaues für Restaurationszwecke an das Bahnhofgebäude in Jungbunzlau wurde genehmigt. [5. Mai, Z. 23.925.]

— (Kohlenschuppen in Bösig.) In der Station Bösig wurde für Zwecke der Barbara Sellner ein Kohlenschuppen errichtet. [26. April, Z. 21.893.]

— (Unterfangung einer Bahnstützmauer.) Die anlässlich der Erweiterung der Fabriksanlage in km 1·0/2 der Strecke Prag—Neratowitz durch Rudolf Stabenov in Zizkov auf Bahngrund ausgeführte Unterfangung der Bahnstützmauer wurde nachträglich genehmigt. [26. April, Z. 21.554.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau — Witkowitz. (Genehmigung der Typenpläne für Personen- und Güterwagen.) Die von dem Concessionswerber Julius Modern für die oben genannte projectirte Localbahn vorgelegten Typenpläne für Personen- und Güterwagen wurden zur Ausführung genehmigt. [4. Mai, Z. 8373.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 fand am 29. December 1893 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Verbands-Güterzugs-Locomotive statt. Diese Locomotive, deren Kessel laut Certificat gesetzlich erprobt wurde, ist nach den mit Handelsministerialerlass vom 28. März 1893, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut und mit der Fabrikationsnummer 907 und der Inventarsnummer 5909 versehen und gehört der Serie III/c an. Dieselbe hat drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt und liegen vor der Feuerbüchse. Die Maschine hat wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung, nach Heussinger hergestellt, ist aussenliegend und geschieht die Umsteuerung mit Hebel und Schraube combinirt. Das Kesselgewicht wird mit sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive ausgestattet mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren System Friedmann, Classe E Nr. 9, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse auf Tender und Wagenzug wirkend, Pulsometerwechsel beiderseits und Dampfheizungseinrichtung, sowie Geschwindigkeitsmesser. Die Spurweite ist normal. Das Gesammtgewicht der Maschine beträgt 42 Tonnen. Bei der Probefahrt auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf wurde eine maximale Geschwindigkeit von 66 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 47 km per Stunde erreicht und konnte im Hinblicke auf das anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung diese Locomotive dem öffentlichen Zugsförderungsdienste der k. k. Staatsbahnen übergeben werden. [Z. 23.847.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 14. October bis 25. November 1893 wurden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen an 18 für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptendern, welche sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 10. Juni 1893, Z. 18.447, genehmigten Typenplänen erbaut sind, mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Sechs Locomotiven sind in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut und gehören der Serie II c an. Dieselben sind mit den Inventarsnummern 219 bis 224 und den Fabriksnummern 886 bis 891 versehen. Die übrigen zwölf Locomotiven gehören der Serie III c an, sind in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt gebaut, tragen die Fabrikationsnummern 3680 bis 3691 und die Inventarsnummern 525 bis 536. Die Kessel sämmtlicher 18 Eilzugs-Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Maschinen haben je vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist; Laufachse ist eine vorhanden, welche vorne in einem Pissu-Truckgestelle liegt und mit einer horizontal montirten Spiralfeder ausgestattet ist. Die zweite, dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen sind nach dem Compoundsysteme construirt, haben aussen horizontal liegende Cylinder, innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel und Schraube combinirt und ist die Maschine mit der Gölsdorfer Anfahrtsvorrichtung versehen. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind sämmtliche 18 Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Anschütz-Schlu, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse auf die dritte und vierte Achse wirkend, Spindelbremse und Dampfheizungseinrichtung. Die Spurweite bei diesen Locomotiven ist die normale. Das Totalgewicht der in Wr.-Neustadt erbauten Locomotiven in ausgerüstetem Zustande beträgt 50·1 t, jenes der 6 in Floridsdorf erbauten Locomotiven 47 t. Die concessionirte Dampfspannung bei sämmtlichen 18 Locomotiven beträgt 12 Atmosphären. — Die Probefahrten wurden mit allen Maschinen auf der 13·1 km langen Strecke von Floridsdorf nach Wagram mit anstandslosem Ergebnisse unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten bei den in Wr.-Neustadt erbauten zwölf Locomotiven von 71 bis 82 km per Stunde und bei den in Floridsdorf erbauten 6 Maschinen von 91—112 km per Stunde erreicht. Die mittleren Geschwindigkeiten beliefen sich bei den ersteren auf 49 bis 61 km per Stunde und bei den letzteren sechs Maschinen von 65 bis 74 km per Stunde. Anlässlich dieser Probefahrten zeigten sämmtliche Locomotiven selbst bei den erreichten höchsten Geschwindigkeiten einen sicheren und ruhigen Gang und erwiesen sich daher als geeignet für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. [Z. 21.547.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 13. und 14. December 1893 wurden zwei für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmte Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptendern der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Beide Locomotiven sind nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigten Typenplänen erbaut und tragen die Inventarsnummern 380 und 381, sowie die Fabrikationsnummern 892 und 893 und gehören der Serie II c an. Die Kessel dieser in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf hergestellten Locomotiven haben laut Certificat die vorgeschriebenen Kesseldruckproben anstandslos bestanden. Die beiden Maschinen haben im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche vorne in einem Truckgestelle liegen. Die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse, die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale, aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, während der Rahmen des Truckgestelles innenliegt. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb im Rauchkasten, Vacuumbremse nach Hardy, auf Trieb-, Kuppel- und Tenderachsen wirkend, Bethätigung auch vom Zuge aus, dann Spindelbremse, dann Dampfheizung, System Haag, und Geschwindigkeitsmesser von Haushälter. Die Spurweite ist normal. Das Gewicht jeder der Maschinen im ausgerüsteten Zustande beträgt 47 t. Die Probefahrten wurden auf der 14·4 km langen Strecke von Wr.-Neustadt nach Neunkirchen der Südbahn-Gesellschaft unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 108 bezw. 102 km, und eine mittlere Geschwindigkeit von 72 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das nach jeder Richtung hin günstige Ergebniss wurden beide vorbeschriebene Maschinen dem öffentlichen Zugsverkehr auf der Südbahn-Gesellschaft übergeben. [Z. 21.548.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Centrale Weichen-Sicherungsanlage in der Station Schönfeld.) Zur Sicherung des Verkehres in der Station Schönfeld wurde eine Weichen- und Signal-Sicherungsanlage hergestellt, welche zwei von einander getrennte Stellwerke enthält. In dem einem Stellwerke befinden sich fünf anfschneidbare Weichenstellhebel, mit welchen zwei Weichenpaare nnd drei einzelne Weichen gestellt werden, dann der Stellhebel für das Einfahrtssignal gegen Türmitz, zwei Fahrstrassenschieber, ein dreitheiliger Blockapparat nach System Siemens & Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss nnd zwei Schlösser zum Verschliessen des erwähnten Signalhebels in Verbindnng mit zwei Sperrbäumen. Das zweite Stellwerk enthält zwei aufschneidbare Weichenstellhebel znm Stellen eines Wechselpaares und eines einzelnen Wechsels, dann den Stellhebel für das Einfahrtssignal gegen Karbitz, zwei Fahrstrassenschieber und einen dreitheiligen Blockapparat mit Fahrstrassenverschluss nach dem vorgenannten System. Die beiden als Einfahrtssignale dienenden Semaphore sind zweiflügelig. Im Betriebsgebände ist ein sechstheiliger Blockapparat nach System Siemens & Halske in Verbindung mit einem Rank'schen Fahrstrassenverschluss angebracht. Die beiden in der Richtung gegen Türmitz und gegen Karbitz aufgestellten Distanzsignale mit Inductionsbetrieb (System Teirich), welche vom Telegraphenbnreau der Station Schönfeld aus dnrch den diensthabenden Verkehrsbeamten gehandhabt werden, sind von der Sicherungsanlage unabhängig. Die definitive Inbetriebsetzung dieser Anlage findet am 20. Mai statt. [G.-I.-Z. 8750.]

Achenseebahn. (Avisirung aussergewöhnlicher Züge mittelst Signalen.) Die k. k. General-Inspection hat der Direction der Achenseebahn ausnahmsweise gestattet, dass znr Avisirung eines in gleicher Richtung nachfolgenden aussergewöhnlichen Znges an der Vorderwand des ersten Fahrzeuges bei Tag eine rothe Scheibe, bei Dunkelheit eine grün leuchtende Laterne neben der weiss lenchtenden Reflectorlaterne angebracht werde. Das Signal zur Avisirung eines in entgegengesetzter Richtung verkehrenden aussergewöhnlichen Zuges wurde aufgelassen, weil es seit dem Bestande der Achenseebahn nie zur Anwendung gelangte. [11. April, G.-I.-Z. 5896.]

Schleppbahn Felixdorf - Blumau. (Locomotivprüfnng.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurde an der für die Schleppbahn Felixdorf-Blumau des k. und k. Militärärars bestimmten Locomotive, Bahninventarsnummer 1, die technisch-polizeiliche Prüfnng vorgenommen. Diese Locomotive wurde von der Actien-Maschinenfabriks-Gesellschaft Hohenzollern in Düsseldorf erbaut und mit der Fabriksnummer 718 versehen. Der Kessel dieser Locomotive hat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Diese Maschine ist als feuerlose Locomotive nach dem System Lamm-Francy erbaut und mit einer Anshilfsfeuerung versehen. Die Füllnng des Hauptreservoirs geschieht in der Füllstation der k. k. Pnlverfabrik Blumau unter einem Dampfdruck von $7^1/_2$ Atmosphären im Maximum. Der Wasserinhalt des Hauptkessels beträgt circa 4·5 Kubikmeter, jener des Vorrathskessels circa 1 Kubikmeter. Diese feuerlose Locomotive hat zwei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse und mit der ersten gekuppelt ist. Die beiden Dampfcylinder sind schiefliegend, und zwar innenliegend, angebracht, die Frames ebenfalls innenliegend, die Steuernng nach dem System Brown und innenliegend gebant, wobei die Umsteuerung durch Hebel erfolgt. Das Kesselgewicht wird dnrch vier Blattfedern ohne Balanciers auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit vollständiger Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch mit Anstromkegel, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren, Wasserablassvorrichtung, Funkenfang nnd Deckel, vom Führerstand aus verschliessbar, versehen. Die Bremsung geschieht durch eine Backenbremse mit Umleghebel am Führerstand. Die Spurweite ist normal, das Totalgewicht der Maschine im Dienste beträgt 23·4 Tonnen. Die Probefahrt fand auf der 5·7 km langen Strecke der Schleppbahn Felixdorf-Blnmau in beiden Richtungen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 30 km und eine mittlere Geschwindigkeit von 22·8 km per Stunde erreicht, so dass aus Sicherheitsrücksichten mit Rücksicht auf das in jeder Hinsicht anstandslose Ergebniss dieser Probefahrt kein Anstand obwaltet, diese fenerlose Maschine auf der genannten Schleppbahn zn verwenden. [Z. 21.548.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Untergrundbahn in Budapest. (Bauführung, Anordnung der Wagen und technischer Betrieb [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55]; Fortsetzung.) Die Ausführung des Baues wird in solcher Art und Weise bewerkstelligt werden, dass der Verkehr auf der Strasse so wenig als möglich dadurch beeinträchtigt und die Zugänglichkeit der Häuser unter gar keinen Umständen unterbrochen wird.

Der Bau wird von beiden Enden der Bahn, also einerseits vom Giselaplatze, andererseits von dem Stadtwäldchen aus begonnen. In dem Masse, wie die Ausführung des Tunnels vorschreitet, werden in demselben schmalspurige Arbeitsgeleise verlegt und auf dem einen die Baumaterialien für den Beton etc. in den Tunnel hinein und vor Ort geschafft, während auf dem anderen Geleise die abgegrabene Erde hinausgeführt wird.

Während des ganzen Bahnbaues wird auf den Strassen weder ein Wagen für die Abführung der Erde und die Zuführung von Mörtel und Steinen verkehren, noch anch irgend ein Erd-, Mörtel- oder Ziegelhaufen lagern. Die Ausführungsarbeiten werden der Natur der Sache nach in vier Abtheilungen vor sich gehen, nämlich erstens Pflasteraufreissen nnd Erdausgrabung, zweitens Herstellnng des Betonkörpers, drittens Herstellung der Deckenconstruction, viertens Wiederherstellung des Pflasters. Für jede Arbeit wird der Abmessung der Längsträger für die Decke entsprechend immer eine Bahnlänge von 8 m gleichzeitig in Angriff genommen. Es werden somit stets vier solcher Abtheilungen von 8 m Länge gleichzeitig in Ausführung begriffen sein. Die Grösse der Baugrube bemisst sich hienach auf 9 m Breite und circa 35 m Länge.

Die Bauzeit für die Ausführung der Bahn soll auf ein Jahr bemessen werden. Berücksichtigt man, dass nur acht Monate zur Ausführung von Betonirungsarbeiten geeignet sind, so müssen, um die 3300 m lange Tunnelanlage fertig zu machen, täglich, abzüglich der Sonn- und Regentage, an jedem Tunnelende 8 laufende Meter Tunnel hergestellt werden.

Die Anordnung der Wagen steht in engster Wechselbeziehung zum Tunnel. Der lichte Raum des letzteren muss besonders nach der Höhe durch den Wagen, und zwar durch den znm Aufenthalt für die Fahrgäste bestimmten Wagenkasten möglichst vollständig ausgefüllt werden, so dass rings nm den Wagenkasten nur der unumgänglich nothwendige Spielraum (10—20 cm) gegen Fussboden, Wände und Decke des Tunnels frei bleibt. Demgemäss ist die Anordnung des Wagens derart getroffen, dass der Wagenkasten zur Aufnahme der Fahrgäste zwischen zwei an den Enden des Wagens laufende Drehgestelle hineingehängt ist. — Auf den Drehgestellen befinden sich die Maschinen mit dem Antrieb, die Schaltapparate und überhaupt der Stand für den Wagenführer.

Der Wagenkasten ist durch zwei Zwischenwände in drei Räume abgetheilt, einen grösseren Mittelraum, welcher von den Plattformen der Haltestellen unmittelbar zugänglich ist, und zwei kleinere Räume an den Enden, welche nur mittelbar von dem vorerwähnten Mittelraume aus zugänglich sind. — Diese kleineren Räume sollen für Nichtraucher und Damen dienen. Sie sind jeder 1·6 m lang und haben zwei Querbänke für sieben Sitzplätze. Der Mittelraum des Wagens soll für Raucher bestimmt sein. Er ist von der Plattform der Haltestelle aus mittelst zweier Schiebethüren zugänglich, von denen die eine nur als „Eingang", die andere nur als „Ausgang" benützt werden soll. Letztere Einrichtung hat wiederum die thunlichst schnelle Abfertigung des Wagens in den Haltestellen und den thunlichst kürzesten Aufenthalt daselbst zum Zweck. — Zwischen beiden Thüren befindet sich im Mittelraume eine Längsbank für fünf Sitzplätze. Da der Fahrtrichtung entsprechend immer nur die Thüren einer Seite, nämlich die den Plattformen der Haltestellen zugekehrten Thüren in Benützung stehen, die gegenüberliegenden dem zweiten Geleise der Bahn zugekehrten Thüren aber geschlossen bleiben müssen, so bietet sich vor diesen geschlossenen Thüren noch Raum für je zwei abnehmbare Sitze, welche verhindern, dass ein Fahrgast irrthümlicherweise versuchen kann, nach der falschen Seite, nämlich nach dem zweiten Geleise hin auszusteigen. Entsprechend der Breite dieser zwei abnehmbaren Sitze ergibt sich die Breite der Thür zu 0·95 m, d. h. so breit, dass bei sehr lebhaftem Verkehr zwei Personen zugleich hindurchgehen können. Der Mittelraum enthält hienach zusammen 14 Sitzplätze und der ganze Wagen 28 Sitzplätze. Im Mittelraume ergibt sich zwischen den Längsbänken eine freie Breite von 1·15 m, welche sowohl einen bequemen Verkehr von und nach den Ein- nnd Ausgangsthüren gestattet, als auch Raum für circa zwölf Stehplätze bietet. Der Wagen gewährt somit

Raum für 40 Fahrgäste. Erforderlichenfalls kann durch geringe Verlängerung der Endabtheilungen des Wagenkastens in jeder derselben noch weiterer Raum für vier bis fünf Stehplätze geschaffen werden und der ganze Wagen wird dann 50 Fahrgäste fassen.

Die Beleuchtung der Räume für die Fahrgäste sowie der Haltestellen soll mit Glühlampen in auskömmlicher Weise erfolgen.

Die Lüftung der ohne Fenster hergestellten Wagen erfolgt in der Weise, dass in jeder Wagenabtheilung an jeder Seite ein elektrisch angetriebener Ventilator eingesetzt ist, welcher während der Fahrt steht, dagegen bei der Einfahrt in die Haltestellen, welche unmittelbar mit der freien Luft in Verbindung sind, selbstthätig eingeschaltet und bei der Ausfahrt aus den Haltestellen ebenso wieder ausgeschaltet wird.

Die Bekanntgabe der Haltestellen erfolgt durch Tafeln, welche über den Schiebethüren der Zwischenwände angebracht sind, so dass sie von allen Wagenabtheilungen aus sichtbar sind. Auf diesen Tafeln soll bei der Ausfahrt des Wagens aus einer Haltestelle selbstthätig der Name der folgenden Haltestelle erscheinen, so dass die Fahrgäste nicht nur jederzeit wissen, wo sie sich befinden, sondern auch veranlasst werden, sich rechtzeitig vor Einfahrt in die Haltestelle, wo sie aussteigen wollen, an die Ausgangsthür des Wagens zu begeben.

Sobald der Wagen steht, öffnen sich selbstthätig die Wagenthüren an der Seite der Plattform. Gleichzeitig werden selbstthätig die Bremsen ausgelöst. So lange eine Wagenthüre geöffnet ist, kann der Wagen nicht in Bewegung gesetzt werden. Sobald beide Wagenthüren geschlossen sind, werden die Wagenmaschinen selbstthätig eingeschaltet. Das Einschalten und demzufolge das Anfahren erfolgt also ganz gleichmässig und jedenfalls unabhängig von dem Ermessen des Wagenführers.

Die ganze Bahnstrecke ist zwischen den Haltestellen in Blocks von circa 100 m Länge eingetheilt. Die Blockirung soll derart eingerichtet werden, dass der nachfolgende Wagen selbstthätig ausgeschaltet und gebremst wird, bevor er in einen Block einfährt, in welchem sich noch ein vorhergehender Wagen befindet.

Die Fahrtdauer betreffend, kann auf eine die Aufenthalte in den Haltestellen einschliessende Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde gerechnet werden. Die Fahrzeit für die ganze Strecke vom Redoutenplatz bis zum Stadtwäldchen wird hienach nur 10 Minuten betragen.

Zur Vermehrung der Sicherheit wird in dem für die Fahrgäste bestimmten Raume des Wagens ein Nothausschalter angebracht, wie er schon bei den Wagen der elektrischen Strassenbahn vorhanden ist. Mit Hilfe dieses Nothausschalters kann im Falle der Gefahr jeder Fahrgast die Zuführung des elektrischen Stromes zu den Wagenmaschinen unterbrechen und gleichzeitig die Bremsen in Wirksamkeit setzen. In diesem Falle wird dann naturgemäss die vorerwähnte Blockeinrichtung der Bahn verhindern, dass etwa der nachfolgende Wagen auf den stehen gebliebenen Wagen auffährt.

Ausser dem Wagenführer ist dem Wagen kein Bediensteter beigegeben, da die Fahrkarte, welche für die gesammte Fahrstrecke ohne Unterschied der Einsteigestation zum gleichen Preise berechnet ist, am Perron gelöst wird. (Fortsetzung folgt.)

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend angeführte projectirte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 16. April, Z. 24.917, die seinerzeit mit Erlass vom 27. November 1891, Z 70.867, dem Berthold Privigyei ertheilte Vorconcession für eine von der Station Szinyér-Váralja der Linie Szatmár—Nagybánya der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Avas-Ujvaros, Avas-Vámfalu und die Gemarkung der Gemeinde Avas-Felsöfalu bis Bikszád (Comitat Ugocsa) führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1892, Vorconcession Post 4), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 24. April, Z. 24.912, die seinerzeit mit Erlass vom 16. April 1893, Z. 22.102, dem Einwohner von Budapest, Civilingenieur Julius Auspitz, verliehene Vorconcession für eine von der zukünftigen Endstation Nádas der projectirten Localbahn Nádas-Szomolány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893, Vorconcession Post 2 b) abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Pozsony (Pressburg) über Szenicz, Dojcs und die Gemarkung der Gemeinde Egbell mit der projectirten Localbahn Nagyszombat (Tyrnau)-Egbell (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72 ex 1893, Vorconcession Post 2 a) verbindende und von dort aus bis Broczkó, eventuell bis zur ungarisch-österreichischen (mährischen) Landesgrenze nächst Lundenburg führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Eisenbahn Érsekujvar (Neuhäusel) — Komárom (Komorn)—Ujszöny. (Ausbau-Bestrebungen.) Die Interessenten der Comitate Nyitra (Neutra) und Komárom haben in einer ad hoc einberufenen Conferenz über den Grad der Dringlichkeit der Ausführung verschiedener im Bereicbe der genannten Comitate geplanten Eisenbahnen berathen. Es wurde beschlossen, in erster Linie den Ausbau der Linie Érsekujvár—Komárom—Ujsgöny zu betreiben und die aus Comitatsmitteln gestellten Subventionen der Realisirung dieser Linien zuzuwenden. Obzwar das Comitat Nyitra nur an seinem südlichen Ende und zwar im Bereiche eines kleinen Theils des eigenen Territoriums von der projectirten Linie berührt wird, sind doch dessen eigene Interessen dabei vorwiegend im Spiele, weil die einen grossen Theil des Comitates durchschneidende Linie Nagy-Bélicz—Nyitra, Nagy-Surány—Érsekujvar von letzterer Station aus durch den Ausbau der projectirten Linie Érsekujvar—Ujszöny Anschluss sowohl an die Donau, als auch an die Hauptlinie Budapest—Ujszöny—Bruck a. d. L. und durch deren Vermittlung, an das grosse rechtsuferseitige Betriebsnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen erhalten wird.

Projectirte Localbahn Léva—Holics. (Aussicht auf Realisirung.) Der Ausbau der als schmalspurig projectirten Gebirgsbahn Léva—Holics ist, wie aus Budapest berichtet wird, infolge Beschluss der Interessenten der Comitate Bars und Nyitra, an deren Spitze Graf Josef Pálffy steht, und einem mit einem Bankconsortium getroffenen Financirungs-Uebereinkommen, nunmehr als gesichert zu betrachten. Diese, die Gebirgsausläufer der Karpathen in transversaler Richtung durchquerende, insbesondere im Interesse der localen volkswirthschaftlichen Verhältnisse projectirte Linie wird von der Endstation Léva der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Esztergom-Nána (Gran-Nána)—Léva ausgehend, diese mit der Linie Tótmegyer—Nyitra—Nagy-Bélicz in deren Station Nyitra die Linien Galantha—Szered — Galgócz - Lipótvár (Freistadtl - Leopoldstadt), ferner Pozsony (Pressburg)—Galgócz-Lipótvár—Zsolna und schliesslich Pozsony—Déveny-Ujfalu (Theben - Neudorf) in deren Station Holics (nächst Szakolcza [Skalitz]) verbinden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1891 und Nr. 93 ex 1892, Vorconcession Post 5). Die Kosten der nach dem System der bosnischen schmalspurigen Bahnen zu erbauenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1891), sind mit 37.000 fl. per Kilometer präliminirt und ist für einzelne Streckenabschnitte wie auf der Linie Sarajevo—Mostar, die Einlage einer Zabnradschiene für gemischten Betrieb in den schmalspurigen Adhäsions-Oberbau geplant.

Projectirte Localbahn Pakrácz - Piljenitza. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Pozega und Gradiska (ehemals Militärgrenze) haben den Beschluss gefasst, im Anschlusse an die projectirte Localbahn Dugoselo-Novska (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 145 ex 1889 und 102 ex 1890), d. i. einer die Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume von deren Station Dugoselo (oberhalb Zágráb) aus mit der Linie Zágráb—Sziszék—Uj-Gradiska der kgl. Ungar. Staatsbahnen in deren Station Novska (zwischen Sziszék und Uj-Gradiska) verbindenden Linie, eine von der zukünftigen Station Piljenicza der projectirten Linie Dugoselo-Novska ausgehende und diese in der Endstation Pakracz-Lippik mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie (Wien—Oedenburg) — Kanizsa — Barcs — Pakrácz - Lippik verbindenden Eisenbahn herzustellen. Hiedurch wird letztere, derzeit als Sackbahn endigende Linie, mit dem südlichen Hauptbahnnetze der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbunden und die Rentabilität der genannten Südbahnlinie wesentlich gehoben werden. Im Allgemeinen wird durch diese Linie der ganze slavonische und ein grosser Theil des südungarischen Verkehres Fiume wesentlich näher gerückt, als über die heutigen Strecken Zimony (Semlin)—India — Mitrovicza — Vinkovcze — Uj-Gradiska — Novska—Sziszék (Zágráb—Fiume) und Pakrácz-Lippik—Barcs—Zákány—Zágráb—Fiume. Die derzeit in beiden Richtungen ca. 500 km betragende Entfernung wird durch den Ausbau der projectirten Linie um ca. 150 km abgekürzt und somit auf nur ca. 350 km reducirt werden.

Projectirte Eisenbahn Kis-Czell — Bruck a/L. (Beschlussfassung.) Die Congregation des Municipiums des Comitates Vas (Eisenburg) hat in ihrer am 8. Mai in Szombathely (Steinamanger) abgehaltenen Generalversammlung den

Beschluss gefasst, im Interesse des Ausbaues einer von Kis-Czell über Kapuvár, Boldogaszony und Neszider (Neusiedl am See) bis Bruck a/L. führenden Localbahn einen Beitrag von 75.000 Gulden zu widmen und die von der projectirten Transversallinie zu durchschneidenden Nachbar-Comitate Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) zur Betheiligung an dieser Action einzuladen. Die projectirte Linie wird, von der Station Kis-Czell der Linien (Budapest)—Györ (Raab)—Kis-Czell, (Budapest)—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell, Kis-Czell—Szombathely—Fehring(—Graz) und Tapolcza—Ukk—Boba—Kis-Czell, bezw. Csáktornya—Ukk(—Kis-Czell) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehend, diese in der Station Kapuvár mit der Linie Györ—Sopron—Ebenfurt und weiterhin in der Station Bruck a/L. mit der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. (—Wien) verbinden. Ein weiterer Anschluss wird sich auch seinerzeit in der zukünftigen Station Neszider (Neusiedl am See) an die projectirte Linie Sopron—Poszony (Pressburg—Oedenburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 3]) ergeben.

Projectirte Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye—Stubnya-Fürdö, eventuell Znyo-Váralya. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Vollzug der politisch-administrativen Begehung der projectirten Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye—Stubnya-Fürdö, eventuell Znyo-Váralya (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893 Vorconcession Post 2) angeordnet. Die projectirte Linie ist die Fortsetzung der von der Hauptlinie Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden Localbahn Tótmegyer—Nyitra (Neutra)—Nagy-Bélicz und wird erstere mit der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka in einer der beiden zwischen Garam-Berzencze und Ruttka gelegenen Nachbarstationen Stubnya-Fürdö oder Znyo-Váralya verbinden, wodurch in diversen Relationen eine Abkürzung von 50 bis 160 km erzielt werden wird.

Bau der Donaubrücke zwischen Esztergom (Gran) und Nána. (Beginn des Baues.) Der Bau der auf Staatskosten herzustellenden grossen eisernen Donaubrücke zwischen Esztergom und Nána (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und 132 ex 1893) wurde am rechtsseitigen Donauufer begonnen, und zwar mit dem in Vollendung begriffenen ersten Landpfeiler (Brückenkopf). — Nun wird auch der erste Strompfeiler fundirt und der 16 m tief unter der Flusssohle bereits an dieser befestigte 5 m breite eiserne Caisson mit Bruchstein-Betoumauerwerk ausgefüllt. Die bei Tag und Nacht betriebenen Arbeiten erfolgen bei elektrischer Beleuchtung und ist die hiezu verwendete Elektrodynamo-Maschine auf einer oberhalb der Caissons verankerten Barke aufgestellt, von welcher aus auch die Zufuhr des constanten Luftwechsels in der als Taucherglocke fungirenden Caisson erfolgt. Wegen des starken Luftdruckes in diesem Raume werden die Arbeiterpartien von 3 zu 3 Stunden gewechselt. Die neue Brücke, welche sowohl für den Verkehr von Fussgehern und Strassenfuhrwerk als auch für den Eisenbahnverkehr eingerichtet wird, verbindet die bereits betriebenen Eisenbahnen Esztergom—Almás-Füzitö und die binnen Kurzem auszubauende Linie Budapest-Angyalföld—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 36) mit der am linken Donauufer gelegenen Hauptlinie (Wien-) Marchegg-Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und mit der der Brücke gegenüberliegenden, nach Norden führenden Linie Esztergom—Nána (Gran-Nána)—Léva, welche von Léva aus ihre Fortsetzung im Garam- (Gran-) Thale im Anschlusse an die Linie Selmeczbánya (Schemnitz)—Garam-Berzencze, durch die projectirte Linie Léva—Garam-Berzencze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25, Vorconcession Post 2) finden wird.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Directe Beförderung der raschem Verderben ausgesetzten Waaren nach dem Auslande.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, anlässlich des Beginnes der wärmeren Witterung sie in Uebereinstimmung mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen, verfügt hat, dass zum Transporte von Eiern, geschlachtetem Geflügel, Obst und anderen dem schnellen Verderben unterworfenen Waaren von Ungarn nach Süd- und Norddeutschland, Belgien, Holland, der Schweiz und Frankreich directe Züge verkehren. Bezüglich der bereits im verflossenen Winter getroffenen Verfügung, dass verschiedene Consumartikel, insbesondere Mineralwässer, welche in ganzen Waggonladungen zur Aufgabe gelangen, mit den regelmässig verkehrenden gemischten, respective Personenzügen ohne Erhöhung des normalen Frachtsatzes befördert werden, ist in Berücksichtigung einer diesbezüglich von der Budapester Handels- und Gewerbekammer gerichteten motivirten Eingabe zu gewärtigen, dass diese vorvornehmlich im Interesse der Verminderung der Frostgefahr gewährte Begünstigung, auch für die Dauer der warmen Saison ausgedehnt werde.

Ausland.

Preussen. (Provinz Posen: Kleinbahn von Krotoschin über Dobrzyce nach Pleschen.) In der letzten Sitzung des Kreistages im Regierungsbezirk Posen wurde beschlossen, den Kreisausschuss zu ermächtigen, mit einem Unternehmer in Verbindung zu treten, welcher sich bereit erklärt, den Bau einer Kleinbahn von Krotoschin über Dobrzyce nach Pleschen und deren Betrieb gegen eine vom Kreise zu gewährende Bausumme von 400.000 Mk. zu übernehmen und die Bausumme mit 4 pCt. zu verzinsen und mit 1 pCt. zu tilgen. Hiemit ist auch das Project der Kleinbahn Pleschen-Landesgrenze ziemlich gesichert. Es ist die Ausführung dieses Projectes von grosser Bedeutung auch für den Kreis Ostrowo, da dieser schon vor Monaten den Bau einer Vollbahn von Ostrowo nach Skalmierzyce in Aussicht genommen hat, um den Verkehr mit der russischen Grenze zu erhalten und zu erleichtern; dieser Verkehr dürfte sich aber durch den wohl viel zeitigeren Bau der Kleinbahn Pleschen-Boguslaw mehr dem Pleschener Kreise zuwenden. [„Die Strassenbahn."]

Bayern. (Localbahnlinie Erlangen—Herzogenaurach.) Am 16. April wurde die Bahnlinie Erlangen—Herzogenaurach eröffnet. Dieselbe ist eine der ersten, welche seit Sanctionirung des Localbahn-Gesetzentwurfes zur Ausführung kamen. Sie hat eine Länge von 11·83 km; Haltestellen wurden errichtet in Bruck, Frauenaurach, Niederndorf; Halteplätze erhielten Kriegenbrunn, Neuses und Hauptendorf. Besondere Terrainschwierigkeiten gab es durch Erbauung einer Eisenbrücke über die Regnitz (Hauptöffnung 40 m Lichtweite und 12 Nebenöffnungen mit je 9 m Lichtweite) und mehrere sogenannte Fluthbrücken. Die Kosten waren im Gesetzentwurf mit 651.600 Mark (d. i. 71.400 Mk. für den Kilometer) veranschlagt, von welcher Summe die betheiligten Gemeinden 48.000 Mk. aufzubringen hatten. Die Einnahmen pro Jahr sind mit 34.100 Mk., die Ausgaben mit 23.800 Mk. etatisirt, was einer Verzinsung des Baucapitales, soweit dieses vom Staate aufzutreiben war, von 1·7 pCt. gleichkommt. [„Bayerische Verkehrsblätter."]

Schiffahrt.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Geschäftsergebniss 1893; XII. ordentliche Generalversammlung.) Dem Berichte des Verwaltungsrathes über das Jahr 1893, das zwölfte Geschäftsjahr der Gesellschaft, ist zu entnehmen, dass ungeachtet der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse, welche von Mitte April angefangen bis zum Schifffahrtsschlusse herrschten, und insbesondere in der Zeit vom Monate Juni bis gegen Ende October den Betrieb ausserordentlich erschwerten, und obwohl mit den eigenen Schiffen um 62.037·8 t, also um 21·26 pCt. weniger verschifft wurden als im Jahre 1892, dennoch ein erheblich günstigeres Ergebniss erzielt werden konnte. Es wurden insgesammt befördert: Im Bergverkehre: 277.999·8 (+ 8045·1) t, darunter mit eigenen Frachtschiffen 115.656·3 (— 15.027·2) t, mit Verbandschiffen 162.343·5 (+ 23.081·3) t; im Thalverkehre 268.296·6 (— 49.974·9) t, darunter mit eigenen Frachtschiffen 176.135·7 (— 47.010·6) t, mit Verbandschiffen 92.160·9 (— 2964·3) t, sonach im Gesammtverkehre 546.296·4 (— 41.920·8) t. Die Frachteinnahmen für die mit den eigenen Schiffen der Gesellschaft beförderten Güter betrugen 1,999.653·70 (— 44.478) Mk. und 58.558·89 (+ 21.295) fl., die Schleppbahneinnahmen 2,020.883·54 (+ 213.551·92) Mk. und 526 (+ 202) fl. Die gesellschaftliche Dampfschiff- und Maschinenbau-Anstalt war nicht nur durch Neubauten und Reconstructionsarbeiten für den eigenen Schiffspark, sondern auch durch den Bau von Dampfbaggern, Rad- und Schraubendampfern, Frachtkähnen, Kessel und Maschinenanlagen für Staats- und städtische Behörden und Private während eines Theiles des Jahres ziemlich gut beschäftigt. Bei Jahresschluss standen unter Anderem für fremde Rechnung ein Radschleppdampfer, ein Dampfbagger und zwei Schraubendampfer in Ausführung. Die Bilanz der Gesellschaft pro 31. December 1893 weist an Activen unter Anderem auf: Dampfschiffconto 1,228.312 fl. 41 kr., Kettendampferconto 168.759 fl. 45 kr., Schleppkähneconto 1,164.780 fl. 56 kr., Dampfkrahn- und Dampfwindenconto 21.993 fl. 41 kr., Dampfbaggerconto 6711 fl. 78 kr., Schuten-, Bollen-, Stationszillen- und Pontonconto 104.547 fl. 89 kr., Realitätenconto 327.580 fl. 95 kr, Schiffsinventarconto 446.074 fl. 13 kr., Flusskettenconto 174.838 fl. 83 kr., Material-

lagerconto 215.143 Mk. 4 Pfg. und 49.407 fl. 42 kr., Schiffsassecuranzfonddepotconto 67.693 fl. 20 kr., Reservefonddepotconto 44.243 fl. 50 kr., Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt für Grundstücke, Gebäude, Betriebs- und Werkzeugsmaschinen, Modelle, Diverse 1,415.221 Mk. 3 Pfg.; an Passiven unter Anderem: Actiencapital 4,000.000 fl., Creditoren 1,438.383 Mk. 49 Pfg. und 10.923 fl. 26 kr., Schiffsassecuranzfondconto 53.870 fl. 44 kr., Reservefondconto 45.385 fl. 99 kr., Dampfschiff- uud Maschinenbauanstalt 351.681 Mk. 4 Pfg., Betriebsüberschuss 481.413 fl. 82 kr. Die am 31. März abgehaltene XII. ordentliche Generalversammlung beschloss conform dem Antrage des Verwaltungsrathes von dem Betriebsüberschusse per 481.413 fl. 82 kr. den Betrag von 259.052 fl. 79 kr. für Abschreibungen zu verwenden, 15.611 fl. 37 kr. dem Schiffsassecuranzfonde zuzuweisen, 10.337 fl. 48 kr. in den Reservefond zu hinterlegeu, 160.000 fl. als 4perc. Dividende an die Actionäre zu vertheilen, 6000 fl. dem Beamten-Unterstützungsfonde, 4000 fl. dem Special-Unterstützungsfonde für das Schiffspersonale, 20.000 fl. einem ausserordentlichen, zur Disposition der Generalversammlung verbleibenden Reservefonde zuzuwenden und 6412 fl. 18 kr auf neue Rechnung vorzutragen. Der statutenmässig ausscheidende Verwaltungsrath Generalconsul Arthur Rosencrantz wurde wiedergewählt, ebenso die nach den Statuten zur Ausscheidung gelangenden Mitglieder des Aufsichtsrathes Dr. Adolf Gelinek und Friedrich Ritter, der Actionär Heinrich Watzenauer in den Aufsichtsrath neugewählt.

Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 27. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Michael Eszterházy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Laut diesem hat sich der Schiffsverkehr wesentlich gehoben. Der 1893er Reingewinn betrug einschliesslich des vorjährigen Gewinnvortrages fl. 14.135·36 und es gelangt nach jeder Actie eine Dividende von fl. 14 zur Auszahlung, während fl. 2000 dem Reservefonds zugeführt und fl. 250 zur Erstellung eines Hilfsfonds verwendet werden. Die gesellschaftlichen Statuten wurden dahin abgeändert, dass die Zahl der Directoren mit 8 bis 10 (anstatt bisher drei) festgestellt wurde. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in beide Körperschaften.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXI. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 9. Mai herausgegebene LXI. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 565: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 5. Mai 1894, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach dem Schlachthofe in Löbau.

Notiz: Erlass der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. Mai 1894, Z. 25.089, an die Verkehrsdirection der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, betreffend die Ausladung und Beschau von aus Ungarn und Croatien-Slavonien zugeführtem Borstenvieh, welches für die Szallassen der I. österr. Borstenvieh-Zucht- und Mastanstalt in Fischamend bestimmt ist.

— (Inhalt des LXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 11. Mai herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 566: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die politischen Landesbehörden vom 7. Mai 1894, Z. 6835, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskun aus dem Lungenseuche-Sperrgebiete.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. Jahre 1888, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14.96·5.

Unterkrainerbahnen. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahu. 4 pCt. Prioritäten, Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten, Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Dividenden.

Prag-Duxer Eisenbahn. Vom 1. Juni ab Dividenden-Coupon Nr. 6 der Prioritäts-Actien mit 4 pCt. fl. 6.— ö. W., Nr. 23 der Stammactien mit fl. 2.50 ö. W.

Mühlkreisbahn. Für die Prioritäts-Actie fl. 2.50 ö. W.

Plattensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. fl. 14.— öst. Währ.

Buschtěhrader Eisenbahn. Für die Actie lit. A fl. 52.50, für die Actie lit. B fl. 21.— ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. fl. 4.80 ö. W.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Vom 15. Mai ab gegen Coupon Nr. 14 der Actien fl. 12.— ö. W., gegen Coupon Nr. 12 der Genussscheine fl. 2.— ö. W.

Kremsthalbahn. Coupon per 1. Juli fl. 1.50 ö. W.

Capitalserhöhungen.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Zufolge des in der ausserordentlicheu Generalversammlung vom 23. August 1893 gefassten Beschlusses werden die Actionäre zur Zeichnung auf die unter Einem zur Emission gelangenden Nominale ö. W. fl. 700.000 = 3500 Stück Actien der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft im Sinne des Art. 9 der Gesellschaftsstatuten eingeladen. Der Bezugspreis ist mit ö. W. fl. 200 per Actie mehr Stückzinsen festgesetzt. Der Besitz von je 10 Stück Actien der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft berechtigt zum Bezuge von 11 Stück Actien der neuen Emission. Bei der Zutheilung von Actien bleiben Beträge unter ö. W. fl. 200 Nominale unberücksichtigt. Die Actien participiren an dem Erträgnisse des laufenden Jahres 1894 und sind mit Coupons vom 1. Jänner 1895 versehen, wogegen bei dem Bezuge 5 pCt. Stückzinsen vom 1. Jänner 1894 bis zum Zahlungstage zu vergüten sind. Das Bezugsrecht ist in der Zeit vom 15. bis 30. Mai 1894 auszuüben. Die Einzahlungen auf die übernommenen Actienbeträge haben zu erfolgen: mit 20 pCt. bei der Anmeldung, mit je 30 pCt. am 1. Juli und 1. August 1894; mit dem Reste von 20 pCt. am 1. October 1894.

Rückzahlungen.

Ab 1. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Prioritäten v. J. 1874.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Prioritäten (verlost am 25. April).

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 11. April).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten (verlost am 31. März).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. Mai d. J. dem Koche erster Classe Johann Clissura und dem Cameriere erster Classe Josef Lechner der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie dem Wagenrevisor der k. k. priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Ignaz Neumann das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium dem Industriellen und Grossgrundbesitzer Franz Xaver Wirth in Villach die Stelle eines von der Regierung bestellten Mitgliedes des Verwaltungsrathes bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 wird der im Tarif-Theile II, Heft 4, auf Seite 14 enthaltene Frachtsatz des Specialtarifes II zwischen Reichenberg (S.N.V.B.) und Rosenthal-Graupen von 23·2 auf **43·2 kr. ö. W.** für 100 kg richtiggestellt.

Wien, am 15. Mai 1894. [388]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Regiekohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1894 tritt für den oben genannten Verkehr ein Tarif in Kraft, welcher Frachtsätze für Regiekohlensendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Eger, Eisenstein und Franzensbad enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und Dienststellen zum Preise von 5 kr. ö. W. zu beziehen.

Teplitz, am 16. Mai 1894. [389]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifnachtrages.

Am 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag VII zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, durch welchen die sämmtlichen, im genannten Anhange und in den zugehörigen Nachträgen I bis VI enthalten Frachtsätze für die regulären Güterclassen und für die Ausnahmetarife I und II, sowie einige Frachtsätze für einzelne Artikel aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Nachtrages werden bei der gefertigten General-Direction, sowie bei den übrigen Verbands-Verwaltungen gratis erhältlich sein.

Der Ersatz für die aufgehobenen Frachtsätze wird mit 1. Juli 1894 mittelst neuer Classenguttarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes geschaffen werden.

Prag, am 14. Mai 1894. [390]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neuer Gütertarif.

Am 1. Juni 1894 tritt auf den Schiffahrtslinien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein neuer Tarif für den Güterverkehr in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. März 1888 sammt allen Nachträgen ausser Kraft gesetzt wird.

Der Tarif kann zum Preise von 1 Krone oder 85 Markpfennigen von der Betriebsdirection in Wien oder von den Agentien in Budapest, Deggendorf und Wien (Donau-Quaibahnhof) bezogen werden.

Deggendorf und Wien, am 16. Mai 1894.

Betriebs-Direction der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. [391]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. des Hauptbahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Juni 1894 tritt zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält vornehmlich Aenderungen, bezw. Ergänzungen der im Haupttarife aufgenommenen Ausnahmetarife.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 5 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1894. [392]

Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Olmütz St.E.G.

Mit 1. Juni 1894 wird die Station Olmütz St.E.G. in den vom 1. April 1888 giltigen Tarif für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr mit nachstehend verzeichneten directen Frachtsätzen im Instructionswege einbezogen:

von sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres	24·2 kr.
von Mähr.-Ostrau	23·8 „
„ Hruschau	24·1 „
„ Szczakowa	37·3 „
„ Trzebinia	36 „
„ Dombrau	24·2 „
„ Karwin	26·8 „

per 100 Kilogramm.

Wien, den 15. Mai 1894. [393]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. Juli 1894 werden die nachstehenden im Tarife Theil II, Heft 5, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1888 enthaltenen Frachtsätze, bezw. Ausnahmetarife aufgehoben, und zwar:

1. Die auf Seite 14 bis 126 angeführten Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.
2. Die auf Seite 116 angeführten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Visočan (B.N.B.) einerseits und Rakonitz (k.k.St.B.) andererseits.

3. Die auf Seite 131 und 132 angeführten Ausnahmetarife 1, 2 und 3.

Mit dem genannten Tage tritt somit der Tarif Theil II, Heft 5, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1888 sammt den Nachträgen I und II gänzlich ausser Kraft.

Ferner werden mit dem gleichen Tage die im Verordnungs-Blatte vom 23. November 1889, Nr. 137, auf Seite 2064 verlautbarten Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits aufgehoben.

Wien, am 16. Mai 1894. [394]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Anhänge zu den Tarifheften 1—4.

Mit 1. Juni 1894 tritt zu den Tarifheften 1, 2, 3 und 4 des oben genannten Verbandes je ein Anhang in Wirksamkeit.

Abdrücke dieser lediglich Cursunterschiedsbeträge enthaltenden Anhänge können bei den Verbands-Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. Mai 1894. [395]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung eines Nachtrages III zum Tarife vom 1. März 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 tritt der Nachtrag III zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn andererseits, giltig vom 1. März 1893, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen des Haupttarifes, bezw. der Nachträge I und II, sowie neue Fahrpreise.

Wien, am 12. Mai 1894. [396]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 1. Juni 1893.

Am 1. Juni 1894 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Tarife für der Oesterreichisch-Niederländisch-Englischen Personenverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Veränderte Tarifsätze zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie Prag Staatsbahnhof einerseits und London andererseits.
2. Neue Tarifsätze zwischen Wien Nordwestbahnhof und London, und
3. Ergänzungen des Fahrschein-Verzeichnisses.

Wien, am 12. Mai 1894. [397]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Elsass - Lothringisch - Luxemburgischer Güterverkehr. (Locomotiv-Transporte nach Simbach transit für Rumänien.) Die seit dem Jahre 1886 bezw. 1890 bestehenden Frachtsätze für auf eigenen Rädern laufende, nach Rumänien nnd weiterhin bestimmte Locomotiven- und Tendertransporte von Strassburg, Grafenstaden und Mülhausen i. E. nach Simbach transit gelangen mit 30. Juni zur Anfhebung.

Norddeutsch-Bayerischer Getreidetarif. (Aufhebung desselben.) Der vom 1. März 1892 ab giltige Ansnahmetarif für die Beförderung von Getreide u. s. w., sowie die dazu erschienenen Nachträge treten am 1. August 1894 ausser Kraft.

Königl. Eisenbahn - Direction Berlin. (Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, dann der Ansnahmetarife für Malz.) Im Nachhange zu der im Verordnungs-Blatt Nr. 50 vom 3. Mai 1894 enthaltenen Mittheilung wird Folgendes verlautbart:

Mit dem 1. August 1894 gelangen zur Aufbebung die für Entfernungen von mehr als 200 km bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate in den Staatsbahnverkehren Berlin—Elberfeld, Berlin—Köln linksrh. und Berlin—Köln rechtsrh. nnd Berlin—Hannover. Hinsichtlich des Verkehres mit der Eisern-Siegener, Krefelder, Dortmund - Gronau - Enscheder, Georgs - Marienhütten-, Farge-Vegesacker, Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn, sowie mit den Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, ferner im Hanseatisch - Ostdeutschen und Berlin-Hanseatischen Verbande und im Staatsbahnverkehr mit der Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn. An demselben Tage treten im Staatsbahnverkehre Berlin—Köln rechtsrh. auch die Ausnahme-Frachtsätze für Malz in Ladungen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Fracbtzahlung für diese Gewichtsmenge im Verkehre mit den Stationen Dortmund und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ausser Kraft.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Einführung von Nachträgen und Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide etc.) Am 15. Mai 1894 kommen für den Sächsisch-Thüringischen Verband

Nachtrag XV zum Gütertarif, Heft 1,
„ XIV „ „ „ 2 nnd
„ V „ Vieh- etc. Tarif

zur Ausgabe.

Die Nachträge XV und IV enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, anderweite Entfernungen etc. und für gewisse sächsische Stationen, sowie Aenderung und Ergänznng des Ausnahmetarifes für Düngemittel (bezüglich der Ergänzung giltig seit 15. Februar 1894), Nachtrag XV ferner directe Entfernungen für Töppeln - Ladegeleis der Weimar-Geraer Bahn, Ergänzung des Ausnahmetarifes 13 für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb (giltig vom 1. April 1894) und Ausnahmetarif 15 Coaks zum Hochofenbetrieb (giltig vom 1. April 1894). Auf Ladegeleis Töppeln ist Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Langholz und Fahrzeugen ausgeschlossen. Für jeden beladenen Wagen, der in Töppeln zur Be- oder Entladung kommt, wird neben den directen Sätzen eine Rangirgebühr von Mk. 1·25 erhoben.

Nachtrag V zum Vieh- etc. Tarif entbält neue directe Frachtsätze.

Die Nachträge sind vom 15. Mai 1894 ab dnrch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass im Sächsisch-Tbüringischen Verband am 1. August 1894 der am 1. September, bezw. am 1. October 1891 eingeführte Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie (Ausnahmetarif 8 für Heft 1 und Ausnahmetarif 2 für Heft 2) ausser Kraft tritt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachsteheuder specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
998	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut	Rakonitz (B.E.B.) [für Sendungen von Beraun]	Annathal-Rothau Bleistadt Carlsbad Chodau Dassnitz Davidsthal Falkenau a/E. Hartenberg Königsberg-Maria Kulm Mostau-Nebanitz Nensattel Ober-Graslitz Tirschnitz Unter-Graslitz Zieditz	1. Anfgabe in jedem Gewichte. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 61·4 59·7 47·5 51·2 58·4 56·0 55·3 58·0	55·3 53·8 42·8 46·1 52·6 50·4 49·8 52·2	6·1 5·9 4·7 5·1 5·8 5·6 5·5 5·8	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbr., auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1895; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
999	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextrakt und Fichtenholzextrakt	Mitrovicz-Szavapart	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlage-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfennige 311 306 358	255*) 250*) 302	56 56 56	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlageplatz und der Schiffsconnosemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
1000	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Schönpriesen-Umschlag, Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	1. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlage-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 im Abschnitt: „Ausnahmstarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Documente		Die vollständigen auf diss Zugeständniss bezughabenden Tarif-Tabellen sind in dem mit 1. Juni d. J. zur Einführung kommenden Nachtrag I zum Elbeumschlags-Tarif für Ungarn enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1001	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Leinenwaaren laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 13 b	Landeshut i/Schl.	Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donaunferbahnhof der K.F.N.B.	Einhaltung der im Verband-Gütertarife Theil II für den Norddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donaunferbahnhof vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894	Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donaunferbahnhof	Schnitt-Tafel I Ausnahmetarif Nr. 13 b 250 Centimes Gold	Schnitt-Tafel I Ausnahmetarif Nr. 13 b 240 Centimes Gold	10 Centimes Gold	Im Kartirungswege		
1002	**Böhmischen Nordbahn**	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für die Erweiterung der Banmwollspinnerei in Bensen bestimmt sind, gelangt bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December l. J. die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässignng der officiellen Frachtsätze nach Bensen znr Anwendung.												
1003	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Bojkovitz	Butschovitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	33·0 kr.	27·1 kr.	5·9 kr.	Im Kartirungswege		
1004	**St.E.G.**	**Notiz.** In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 54 ex 1894, Post 978, ist die Bestimmung betreffs Vorlage der Documente in nachstehender Weise zu ergänzen: „Nebst den Original-Frachtbriefen sind auch die bezüglichen bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, vorzulegen."												
1005	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classe C	E i n s i e d l	T u r n a u	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f	16 kr.	9·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		Anf den Frachtbriefen muss die Stadtvertretung in Turnau als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
1006	**Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Die mit Verordnungs-Blatt Nr. 19 ex 1894, Pos. 418, verlautbarte 30percentige Ermässigung der Local-Frachtsätze für Banmateriale und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände nach Geiersberg verbleibt unter denselben Bedingungen bis Ende September l. J. in Giltigkeit. Die anf die Firma „Lonis Weiss, Mechanische Weberei in Geiersberg" als Empfänger lautenden Frachtbriefe sind bis Ende December l. J. in Vorlage zu bringen.												

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. nnd k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz. Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.
Specialität: Internationale und übersceische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Knnstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.
Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bnrean nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgnt-Sammelstelle nach nnd von Wien, Pest, Prag, Brünn nnd Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterroichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- nnd Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petrolenm-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zn festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladnngen von nnd nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hambnrg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Zufuhren. — Grosse Lagerränme. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.
Speditions-Bnreau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlnngen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition nnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA.
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Riehtnngen. Sammelladnngen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

In **A. Hartlebens Verlag** ist erschienen:

Die Vorschriften

betreffend den

Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten,

sowie den

Fleischtransport auf Eisenbahnen

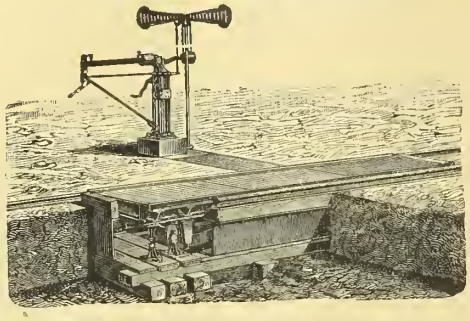
von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Gross-Octav — 4 Bogen — Preis 60 kr.

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (411)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (396)
Patronen und Geschosse.

Maschinenbau-Aktiengesellschaft
vormals
Breitfeld, Daněk & Co.
Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe
liefert
Maschinen und Apparate für Eisenbahn-Bedarf:
Centrale Signal- und Weichenstellungen,
Wasserstations-Einrichtungen,
Krahne mit hydraul., Dampf-, Hand- u. elektr. Betrieb,
Aufzüge und Waggonhubwerke, hydraulische,
Drehscheiben,
Schiebebühnen mit Hand-, mechanischem oder elektrischem Antrieb,
Nietanlagen, hydraulische, für Kessel- und Trägernietung etc.,
Dampf-Scheeren u. **Dampf-Schmiedepressen** etc. mit hydraulischer Uebersetzung. Patent Breuer-Schumacher in Kalk,
Dampfkessel, hydraulisch genietet,
Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction,
Beleuchtungswagen, elektrische, für Bahnarbeiten bei Nacht.
Vertreter: Herr **Hugo Faber,** Ingenieur,
Wien, IX/3, Garnisongasse Nr. 10.
Telephon. (399)

F. RINGHOFFER
Waggon- und Tender-Fabrik
MASCHINEN-FABRIK
Eisengiesserei und Kesselschmiede
Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik
Kupferhämmer und Walzwerke.
Hauptniederlassung in **Smichow**
Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.
Gegründet 1771. — Arbeiterzahl 2300.
(391)
Eisenbahnbedarf.
Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier-** und **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete **Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.
Maschinenfabrikate.
Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.
Kupfer- und Metallwaaren.
Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.
Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.
Kupferbleche in allen Dimensionen, **Branpfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenknpfer** für Kupferschmiede, Spengler nnd Dachdecker.
Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die Zeichnung auf Pauspapier nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — Preise mässig. Arbeit schnell und solid.

Farbiges

Carbolineum Krause

zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Man verlange stets ausdrücklich: **LIEBIG** Company's

Fleisch-Extract

Dient zur augenblicklichen Herstellung von Fleischbrühe und zur Verbesserung von Suppen, Gemüsen, Saucen und Fleischspeisen jeder Art.

Vortreffliches Stärkungsmittel für Kranke und Genesende.

Als Bürgschaft für die Echtheit und Güte achte man besonders auf den Namenszug des Erfinders *J. Liebig* in blauer Schrift. (394)

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu Perlmoos (vorm. Angelo Saullich) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (401)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen.
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-Fabrikation,**
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel.

Nr. 686

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf

Stets **reichhaltiges Lager** von

Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;

halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)

für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.

Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.

Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.

Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.

NIEDERLAGE:

V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10. (421)

Specialfabriken

für

PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

PRAG II., Ferdinandstr. 4.
WIEN I., Lobkowitzplatz 1.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche **Kachelöfen.**
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (397)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

(393)

Königshofer Cementfabriks-Actien-Gesellschaft
Königshof a. d. Böhm. Westbahn.
Central-Bureau: **Prag, Mariengasse 11**
offerirt
CEMENT
in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität, von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**
Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.
Mit Auskünften und Offerten steht jederzeit zu Diensten und Aufträge nimmt entgegen:
Ferdinand Sachers, Wien, IX., Glasergasse 6
Telephon Nr. 7664. (414)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling
kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 22. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Gesetzentwurf, betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina und Begründung zu demselben. Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 8. März 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Führung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die Aufnahme eines Investitions-Anlehens der genannten Gesellschaft. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Mai 1894, womit für den Monat Juni 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $24^1/_2$ Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf, eventuell mit anderen mechanischen Motoren zu betreibende Localbahn (Trambahn) von der Station Dornbirn der Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregenz nach Lustenau, eventuell bis zur gleichnamigen Station der Staatsbahnlinie Bregenz—St. Margarethen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Fussenegger, Advocat in Dornbirn, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf, eventuell mit anderen mechanischen Motoren zu betreibende Localbahn (Trambahn) von der Station Dornbirn der Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregenz nach Lustenau, eventuell bis zur gleichnamigen Station der Staatsbahnlinie Bregenz—St. Margarethen, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. April 1894. Z. 16.203.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hallein der Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen über Kaltenhausen, Kuschelbach und Au gegen Gartenau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Otto Kneifel, Vicebürgermeister in Hallein, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hallein der Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen über Kaltenhausen, Kuschelbach und Au gegen Gartenau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Mai 1894. Z. 21.550.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 9. Mai 1894, Z. 25.048, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 9. Mai 1894.

Verzeichniss des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im I. Quartal 1894 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
1614	Suk Alois	.	1	.	.	.	.	1
1966	Bendel Ignaz	.	1	.	.	.	.	1
2056	Friedl Anton	.	1	.	.	.	.	1
2068	Vetter Josef	.	1	.	.	.	.	1
2076	Blazino Josef	.	1	.	.	.	.	1
2160	Markowski Josef	.	1	.	.	.	.	1
2195 richtig 2194	Kauer Josef	.	1	.	.	.	.	1
2250	Strache Heinrich Josef	.	1	.	.	.	.	.
2327	Syńecký Wenzel	.	.	1	.	.	.	1
2575	Schilhanek Josef	.	1	.	.	.	.	1
2686	Heran Karl	.	1	.	.	.	.	1
2760	Schadek Johann	.	1	.	.	.	.	1
2762	Sołtysik Johann	.	1	.	.	.	.	1
2856	Černý Josef	.	1	.	.	.	.	1
2859	Gancarz Valentin	.	1	.	.	.	.	1
3064	Oberhell Josef	.	1	.	.	.	.	1
3284	Wiesner Franz	.	1	.	.	.	.	1
3578	Barth Johann	.	1	.	.	.	.	1
3788	Kowalski Gregor Josef	.	1	.	.	.	.	1
3878	Anič Gregor	.	1	.	.	.	.	1
4000	Kniendl Josef	.	1	.	.	.	.	1
4103	Jaroš Josef	.	1	.	.	.	.	1
4104	Trauner Georg	.	1	.	.	.	.	.
4302	Jobal Gustav	.	1	.	.	.	.	1
4598	Wisuschil Emil	1	.	.	.	.	.	1
4599	Kroupa Josef	1	.	.	.	.	.	1
4867	Kordule Franz	1	.	.	.	.	.	1
4874	Simič Nikola	1	.	.	.	.	.	1
4886	Zak Josef	1	.	.	.	.	.	1
4896	Uličnik Wenzel*)	.	.	.	.	.	.	1
5000	Hrdlička Wenzel*)	.	.	.	.	.	.	1
5057	Bayer Theodor	1	.	.	.	.	.	1
5108	Krs Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
5124	Kuk, recte Weissenstein Hubert	1	.	.	.	.	.	1
5145	Gingold Chaim	1	.	.	.	.	.	1
5151	Ragnes Jakob	1	.	.	.	.	.	1
5209	Jansky Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
5234	Görgner Franz	1	.	.	.	.	.	1
5237	Planeta Valentin	1	.	.	.	.	.	1
5309	Urdih Sebastian	.	1	.	.	.	.	1
5328	Welt Schmiel	1	.	.	.	.	.	1
5414	Marin Franz Anton	1	.	.	.	.	.	1
5423	Zatelli Anton	1	.	.	.	.	.	1
5490	Wapper Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
5491	Löffler Johann	1	.	.	.	.	.	1
6015	Onysekow Gabriel	1	.	.	.	.	.	1
6016	Kröpfl Karl	1	.	.	.	.	.	1
6032	Dalcolino Ernst	1	.	.	.	.	.	1
6033	Trzos Michael	1	.	.	.	.	.	1
6078	Dufek Johann	1	.	.	.	.	.	1
6084	Stimpfl Peter	1	.	.	.	.	.	1
6126	Gojun Josef	1	.	.	.	.	.	1
6137	Safin Paul	.	1	.	.	.	.	1
6181	Dürschmied Karl	1	.	.	.	.	.	1
6191	Billet Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7011	Ausländer Abraham Beer	1	.	.	.	.	.	1
7031	Waichenberger Anton	1	.	.	.	.	.	1
7073	Kuba Josef	1	.	.	.	.	.	1
7081	Macarol Johann	1	.	.	.	.	.	1
7117	Tančer Johann	1	.	.	.	.	.	1
7130	Ratzesberger Leopold	1	.	.	.	.	.	1
7132	Seifert Josef	1	.	.	.	.	.	1
7137	Wójcik Josef	1	.	.	.	.	.	1
7142	Hudyma Demeter	1	.	.	.	.	.	1
7164	Kohla Josef	1	.	.	.	.	.	1
7166	Kljun Anton	1	.	.	.	.	.	1
7167	Dubrovič Josef	1	.	.	.	.	.	1
7168	Kregler Karl	1	.	.	.	.	.	1
7174	Fiereder Michael	1	.	.	.	.	.	1
7178	Smolka Andreas	1	.	.	.	.	.	1
7181	Míora Anton	1	.	.	.	.	.	1
7208	Karcz Martin	.	.	.	.	1	.	1
7213	Keber Johann	1	.	.	.	.	.	1
7219	Preclik Josef	1	.	.	.	.	.	1
7281	Trampusch Alois	1	.	.	.	.	.	1
7296	Jarosz Franz	1	.	.	.	.	.	1
7298	Kalan Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7427	Hewera Franz	1	.	.	.	.	.	1
7490	Spalek Anton	1	.	.	.	.	.	1
7502	Tomczyk Anton	1	.	.	.	.	.	1
7536	Boniakowski Kornelius	1	.	.	.	.	.	1
7541	Angheben Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7553	Platzer Johann	1	.	.	.	.	.	1
7594	Penzl Franz	1	.	.	.	.	.	1
7617	Säckl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7680	Hroch Alois	1	.	.	.	.	.	1
7608	Wurlinger Josef**)	.	1	.	.	.	.	1
10937	Ritschel Wilhelm**)	1	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun, wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben, annullirt wurde.

**) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Gesetzentwurf,

betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg - Czernowitz - Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina*).

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachfolgende, von den Ministerien des Handels und der Finanzen mit der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien am 8. März 1894 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Führung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die Aufnahme eines Investitionsanlehens der genannten Gesellschaft, wird genehmigt, und hat demnach der bisher für Rechnung der Gesellschaft geführte Betrieb der vorgenannten Eisenbahn vom 1. Jänner 1894 angefangen als für Rechnung des Staates geführt zu gelten.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, die Verzinsung und Tilgung des nach Artikel VIII des obigen Uebereinkommens von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 10,000.000 fl. ö. W. oder 20,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, welches ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug mit 4 Procent jährlich zu verzinsen und innerhalb 62 Jahren, vom 1. Jänner 1894 an gerechnet, zurückzuzahlen ist, auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Artikel III.

Aus dem durch Begebung der Obligationen des obigen Prioritätsanlehens zu erzielenden Erlöse sind nebst den Kosten der neuen Titres und den sonstigen Emissionsauslagen zunächst die zu Lasten der Staatsgarantie mittelst Einstellung in die Betriebsrechnungen der Eisenbahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa bis zum Zeitpunkte der Anlehensbegebung bewirkten Investitionsauslagen in dem bis Ende 1893 mit 3,400.000 fl. ermittelten, baldmöglichst genau festzustellenden Betrage zu refundiren.

Die auf diese Weise dem Staate zukommende Summe ist zur theilweisen Deckung der Kosten des Baues der zufolge des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce zu verwenden.

Der hienach erübrigende Resterlös des neuen Prioritätsanlehens ist sammt den zuwachsenden Fructificationszinsen als Investitionsfond zum Zwecke der Bedeckung der Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten, Fahrparkvermehrung und sonstige Anschaffungen für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa, wie auch zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für an diese Bahn anschliessende Industrie- und Zweigbahnen in Ostgalizien und der Bukowina zu behandeln.

Die Verwendung dieses Investitionsfondes zu den angeführten Zwecken ist auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen, wobei der in den Staatsvoranschlag des betreffenden Jahres als ausserordentliche Einnahme einzustellende Erlös der zu begebenden Obligationen als Bedeckung zu dienen hat.

Für das Jahr 1894 wird der Regierung zur Bestreitung von Investitionsauslagen für die genannte Eisenbahn ein Specialcredit von 200.000 fl. bewilligt, dessen Bedeckung in der vorhin bezeichneten Weise stattzufinden hat.

Artikel IV.

Die Regierung wird schon jetzt ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung für die nachstehenden, mit Ausnahme jener in Z. 4 normalspurig herzustellenden Localbahnen in der Bukowina, und zwar:

1. von Lužan oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn über Kotzman nach Zaleszczyki, eventuell zum Anschlusse an die Linie Kalinowszczyzna—Zaleszczyki der ostgalizischen Localbahnen,
2. von einem geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Sereth,
3. von einem geeigneten Punkte der Bukowinaer Localbahnen (Radautz oder Czudin) in das obere Suczawathal nach Straża, eventuell Brodina, endlich
4. für eine schmalspurige Localbahn von Nepolokoutz nach Wižnitz, eventuell nach Kuty,

durch Uebernahme von Stammactien der bestehenden Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen, eventuell einer für die obigen Localbahnen zu bildenden neuen Actiengesellschaft, im Maximalbetrage von zusammen 1,500.000 fl. zum vollen Nennwerthe zu betheiligen.

Das Erforderniss für die Einzahlung auf diese Stammactien ist in der im Artikel III angeordneten Weise aus dem Erlöse der zu begebenden Obligationen des neuen Prioritätsanlehens (Artikel II) zu bedecken.

Artikel V.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel IV angeführten Localbahnen in der Bukowina wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. vom Herzogthume Bukowina aus Landesmitteln Stammactien der Bukowinaer Localbahnen oder der für obige neue Localbahnen zu bildenden Actiengesellschaft im Nominalbetrage von zusammen 500.000 fl. zum vollen Nennwerthe übernommen werden, und dass
2. die Beschaffung des restlichen Baucapitals dieser Localbahnen, insoweit dieselbe nicht auf Grund einer eventuellen Garantie des Landes mittelst Ausgabe von Vorzugstitres (Prioritätsobligationen und Prioritätsactien) der die Ausführung der Bahnen übernehmenden Actiengesellschaft erfolgt, durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe Seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt werde.

Die vom Staate, vom Lande und von den Interessenten zu übernehmenden Stammactien, für welche während der Bauzeit Zinsen nicht gezahlt werden, haben erst nach Bedeckung des Erfordernisses für die Bezahlung einer vierprocentigen Dividende und der planmässigen Tilgungsquote des Prioritätsactiencapitals Anspruch auf eine Dividende und die planmässige Tilgung.

Den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von Prioritätsactien nicht stattfinden darf, sind gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien einzuräumen.

*) Ueberreicht in der 287. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Mai 1894.

Artikel VI.

Die Vertheilung der nach Artikel IV und V vom Staate und vom Lande zu übernehmenden Stammactien auf die einzelnen im Artikel IV angeführten Localbahnen hat im Verhältnisse der von der Staatsverwaltung seinerzeit festzusetzenden Anlagecapitalien dieser Localbahnen zu erfolgen.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel IV zu übernehmenden Stammactien sind nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der Bahnen, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu leisten, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine und das Auslangen mit den veranschlagten Baucapitalien als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der im Artikel IV bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel VII.

Die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Der Betrieb der im Artikel IV bezeichneten Eisenbahnen soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der die Ausführung derselben übernehmenden Gesellschaft geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Artikel VIII.

Die Regierung wird ermächtigt, das staatliche Einlösungsrecht bezüglich der Eisenbahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa nach Eintritt der concessionsmässigen Einlösungstermine in Gemässheit der Concessionsbestimmungen zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben. Hiebei kann behufs Zahlung des Einlösungspreises entweder die Verzinsung und Tilgung der bestehenden, von der Gesellschaft ausgegebenen vierprocentigen Prioritätsanlehen, vom Zeitpunkte der Einlösung der Bahn angefangen, vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden oder zum Zwecke der Rückzahlung dieser Anlehen die Ausgabe neuer auf den Bahnen bücherlich sicherzustellender, ohne allen Abzug mit höchstens vier Procent verzinslicher und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbarer Staatsschuldverschreibungen stattfinden.

In beiden Fällen darf jedoch die auf den Staat zu übernehmende durchschnittliche Jahreslast den Betrag der concessionsmässigen Einlösungsrente, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Steuer- und Gebührenpflicht, nicht überschreiten.

Artikel IX.

Für das im Artikel I angeführte Uebereinkommen und für die durch dasselbe, sowie durch die eventuelle Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes bezüglich der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa veranlassten Vermögens-Uebertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt.

Desgleichen wird für die Ausgabe und bücherliche Eintragung des zufolge des Artikels VIII dieses Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritätsanlehens von 10,000.000 fl. ö. W. oder 20,000.000 Kronen, ferner für die aus diesem Anlasse errichteten Acte und Urkunden, einschliesslich der Pfandbestellungsurkunde, die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieses Anlehens die Befreiung von der für dieselben zu entrichtenden Einkommensteuer und von den Couponstempelgebühren eingeräumt.

Artikel X.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 8. März 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Führung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die Aufnahme eines Investitions-Anlehens der genannten Gesellschaft.

Artikel I.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft ertheilt ihre Zustimmung, dass der derzeit von der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen für Rechnung der Gesellschaft geführte Betrieb der auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunden vom 11. Jänner 1864 und vom 15. Mai 1867 hergestellten Eisenbahnen von Lemberg nach Czernowitz und von Czernowitz nach Suczawa während der noch übrigen Concessionsdauer, resp. bis zur eventuellen concessionsmässigen Einlösung der Bahnen (Artikel VII), unter den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens für Rechnung des Staates geführt werde.

Artikel II.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird demnach die im Artikel I bezeichneten Bahnlinien, insolange deren concessionsmässige Einlösung durch den Staat nicht erfolgt, vom 1. Jänner 1894 angefangen bis zum Ablaufe der Concessionsdauer für Rechnung des Staates betreiben und die Bahn sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör, einschliesslich des Fahrparkes, der Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, im Namen der Gesellschaft auf Grund des gegenwärtigen Uebereinkommens innehaben.

Es wird einverständlich anerkannt, dass der Manipulationsfond von 90.000 fl., welcher seinerzeit bei Uebernahme der Bahnen durch den Staat für Rechnung der Gesellschaft von der letzteren an die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen übergeben worden ist, zwar in der Verwaltung der genannten General-Direction verbleibt, jedoch vom 1. Jänner 1894 angefangen der Gesellschaft mit jährlich vier Percent zu verzinsen ist.

Die k. k. Staatsverwaltung wird die im Besitze derselben befindlichen, auf die Geschäftsgebahrung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft bezüglichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen während

der nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, eventuell im Falle der Liquidation der Gesellschaft seinerzeit den Liquidatoren der Gesellschaft, anstandslos ermöglicht ist.

Artikel III.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft bleibt im Eigenthumsblatte der bei dem k. k. Landesgerichte in Lemberg eröffneten Eisenbahnbucheinlage einverleibt.

Sie bleibt auch, nachdem die Uebernahme des Betriebes der Bahnen durch den Staat für Rechnung des letzteren erfolgt sein wird, Besitzerin der Eisenbahnen und des zum Betriebe derselben gehörigen festen und beweglichen Materials, insoweit dasselbe als Bestandtheil der bücherlichen Einheit den Prioritätsgläubigern zu haften hat, wie auch in dem vertragsmässig und gesetzlich begründeten Umfange Selbst- und Alleinschuldnerin für die ob der Eisenbahn bücherlich haftenden Prioritätsanlehen.

Vom 1. Jänner 1894 angefangen fällt dem Staate der gesammte aus dem Betriebe der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien erzielte Gewinn ausschliesslich zu.

Dagegen übernimmt der Staat, mit Ausnahme der auf die bestehenden Prioritätsanlehen der Gesellschaft bezughabenden, alle derzeit bestehenden und von da ab entstehenden Passiven, Verpflichtungen, Auslagen und Lasten, soweit dieselben sich auf den Betrieb der im Artikel I genannten Bahnlinien beziehen, zur Selbst- und Alleinzahlung und tritt der Staat mit obiger Einschränkung in alle aus dem Betriebe obiger Linien herrührenden Rechtsverpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten der Gesellschaft auf seine eigene Rechnung ein.

Insbesondere trägt die k. k. Staatsverwaltung bezüglich der im Artikel I genannten Bahnlinien:

1. die ordentlichen Erhaltungs- und Betriebskosten;

2. alle ausserordentlichen Auslagen, insbesondere für Erweiterungsbauten und Neuanschaffungen;

3. den etwa aus dem Betriebe der Bahnen erwachsenden Verlust, sowie alle Gefahren und alle anderen ausserordentlichen Unglücksfälle;

4. alle in Folge des Besitzes und Betriebes der Bahnen zu entrichtenden Steuern und öffentlichen Abgaben mit Einschluss des Gebührenäquivalentes, jedoch mit Ausschluss der von den Besitzern der steuer- und gebührenpflichtigen Obligationen des Prioritätsanlehens vom Jahre 1884 zu entrichtenden Steuern und Gebühren, sowie die Kosten der Notirung der bestehenden gesellschaftlichen Prioritätsobligationen an den öffentlichen Börsen, soweit diese Kosten bisher in die Garantierechnung eingestellt wurden;

5. die Staatsaufsichtsgebühr.

Die Kosten der Verwaltung des anderen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Kosten der Entlohnung des Verwaltungsrathes, des Revisionsausschusses, dann der Bureaux in Wien und London, die Kosten der Einlösung der Coupons der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen und Actien, sowie jene der Verlosung und der Rückzahlung der gesellschaftlichen Titres und die Couponsstempelgebühren, die von dem Vermögen der Gesellschaft zu entrichtenden Steuern, die von der Gesellschaft aus eigenen Mitteln zu bestreitenden Pensionszahlungen, sowie überhaupt alle jene Auslagen, deren Einstellung in die Betriebs-, resp. Garantierechnung bisher von der k. k. Staatsverwaltung nicht gestattet worden ist, sind auch künftighin ausschliesslich von der Gesellschaft zu bestreiten.

Dagegen participirt die k. k. Staatsverwaltung, wie bisher, an den Kosten der Herstellung des Rechenschaftsberichtes, dann der Abhaltung der Generalversammlung, sowie der Verlosung der Titres mit drei Fünfteln der Gesammtkosten, welche der Gesellschaft nach Vorlage der diesbezüglichen Rechnung zu refundiren sein werden.

Artikel IV.

Den Prioritätsgläubigern der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Besitzern der von der Bahngesellschaft bisher ausgegebenen Prioritätsobligationen, werden sämmtliche von denselben erworbenen Rechte im vollen Umfange ausdrücklich vorbehalten. Namentlich wird die zu Gunsten der Prioritätsgläubiger bestehende pfandrechtliche Haftung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien für die Verzinsung und Tilgung der ob denselben bücherlich eingetragenen Prioritätsanlehen, sowie die bücherliche Rangordnung dieser Anlehen untereinander, durch das gegenwärtige Uebereinkommen in keiner Weise berührt.

Die Gesellschaft bleibt in dem vertrags- und gesetzmässig begründeten Umfange ebenso Personal- als Realschuldnerin für die von ihr bisher aufgenommenen Prioritätsanlehen und kann in diesem Verhältnisse eine Aenderung nur mit Zustimmung der Berechtigten, resp. der gesetzlichen Vertretung derselben, erfolgen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die ihr in Gemässheit des gegenwärtigen Uebereinkommens vom Staate zugesicherten Zahlungen vor allem Anderen zur Abstattung der Zinsen- und Tilgungsschuldigkeit der Prioritätsanlehen zu verwenden.

Artikel V.

Als Entgelt für die Ueberlassung des Betriebes der im Artikel I bezeichneten Bahnen an den Staat für Rechnung desselben wird die k. k. Staatsverwaltung der Gesellschaft das vom Staate zufolge des § 16 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 11. Jänner 1864 und bezw. des § 17 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 15. Mai 1867 garantirte jährliche Reinerträgniss von 1,500.000 fl. Silber für die Linie Lemberg—Czernowitz und von 700.000 fl. Silber für die Linie Czernowitz—Suczawa vom 1. Jänner 1894 angefangen bis zum Ablaufe der Concessionsdauer der betreffenden Linie, eventuell bis zum Zeitpunkte der concessionsmässigen Einlösung der Bahnen, gegen stempelfreie Empfangsbestätigung ausbezahlen.

Die Auszahlung des vorstehenden Betrages von 700.000 fl. für die Linie Czernowitz—Suczawa erfolgt in der Weise, dass am 15. April und am 15. October des Gegenstandsjahres Theilzahlungen in der Höhe des auf diese Linie entfallenden Zinsen- und Tilgungserfordernisses geleistet werden, wobei die Ermittlung des letzteren nach den bisher bei Ertheilung von Garantie-, resp. Couponvorschüssen für diese Linie angewendeten Grundsätzen zu erfolgen hat.

Der auf die Linie Lemberg—Czernowitz entfallende Betrag von 1,500.000 fl. wird der Gesellschaft am 15. Jänner des auf das Gegenstandsjahr folgenden Jahres und der nach Abrechnung der geleisteten Theilzahlungen erübrigende Restbetrag für die Linie Czernowitz—Suczawa am 15. April jedes Jahres für das vorausgegangene Gegenstandsjahr ausbezahlt.

Die bezüglich der Linie Lemberg—Czernowitz auf die Zeit vom 1. Jänner bis zum 31. August 1956 und bezüglich der Linie Czernowitz—Suczawa für die Zeit vom 1. Jänner bis 14. Mai 1957 pro rata temporis ent-

fallenden Quoten der obigen Jahresbeträge werden der Gesellschaft zu dem vorangeführten, dem Ablaufe der Concessionsdauer für die betreffenden Linien entsprechenden Endtermine flüssig gemacht werden.

Artikel VI.

Nach Abschluss der Betriebs-, resp. Garantierechnungen der beiden Linien der Gesellschaft für das Jahr 1893 und nach Ausfolgung der hienach der Gesellschaft gebührenden Garantievorschüsse hat die Führung weiterer Garantierechnungen bezüglich der im Artikel I bezeichneten Bahnen nicht mehr stattzufinden.

Nachdem die an die Gesellschaft von nun an zu leistenden Zahlungen (Artikel V) nicht mehr auf Grund der Betriebsrechnungen erfolgen, so werden dieselben auch nicht mehr als Garantievorschüsse behandelt und sind dieselben daher nicht mehr der bisher aufgelaufenen Garantieschuld zuzuschreiben.

Artikel VII.

Durch das gegenwärtige Uebereinkommen wird das Recht der k. k. Staatsverwaltung, die im Artikel I bezeichneten Bahnen in Gemässheit der einschlägigen Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 11. Jänner 1864, §§ 25, 26 und 19, und vom 15. Mai 1867, §§ 24, 25 und 20, einzulösen, in keiner Weise berührt.

Artikel VIII.

Die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung und unter den von der letzteren zu genehmigenden, resp. anzuordnenden Modalitäten zum Zwecke der Refundirung der bereits gemachten und der Bedeckung der weiterhin erforderlichen Investitionsauslagen, ein mit vier Procent in österr. Währung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug verzinsliches und innerhalb 62 Jahren (vom 1. Jänner 1894 an gerechnet) rückzahlbares Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von zehn Millionen (10,000.000) Gulden österr. Währung oder zwanzig Millionen (20,000.000) Kronen aufzunehmen, welches Prioritätsanlehen ob den im Art. I angeführten Eisenbahnen mit der Rangordnung nach dem derzeit ob derselben haftenden Prioritätsanlehen bücherlich sichergestellt und dessen Verzinsung und planmässige Rückzahlung mittelst einer Annuität von 438.543 fl. österr. Währung oder 877.086 Kronen vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden wird.

Aus dem Erlöse des nach dem Vorstehenden aufzunehmenden Prioritätsanlehens, aus welchem auch die Kosten der neuen Titres und die sonstigen Auslagen der Emission des Anlehens zu bestreiten sind, werden zunächst die zu Lasten der Betriebs-, resp. Garantierechnung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien bis zum Zeitpunkte der Begebung des Anlehens bewirkten Investitionsauslagen in dem bis Ende 1893 mit 3,400.000 fl. ermittelten, seinerzeit baldmöglichst genau festzustellenden Betrage refundirt werden.

Es wird einverständlich anerkannt, dass aus diesem Erlöse auch die noch rückständigen Investitionsraten an die Gesellschaft sofort baar zu refundiren sein werden.

Aus dem hienach erübrigenden Restbetrage des Erlöses des neuen Prioritätsanlehens wird zu Investitionszwecken der vorbezeichneten Bahnlinien, insbesondere für Neu- und Erweiterungsbauten, Fahrparksvermehrungen und sonstige Anschaffungen, wie auch zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für an die Bahnen anschliessende Industrie- und Zweigbahnen ein Specialreservefond gebildet, dessen Verwaltung und bestimmungsgemässe Verwendung ausschliesslich der k. k. Staatsverwaltung vorbehalten bleibt.

Es bleibt hiebei der k. k. Staatsverwaltung vorbehalten, zu entscheiden, ob zu den vorangeführten Zwecken das neue Prioritätsanlehen behufs Bildung eines besonderen Investitionsfondes sofort zur Gänze begeben, oder ob ein Theilbetrag dieses Anlehens von der sofortigen Begebung ausgeschlossen und nur nach Massgabe des eintretenden Bedarfes partienweise veräussert werden solle.

Die obige Refundirungssumme im approximativen Betrage von 3,400.000 fl. sammt den hiefür entfallenden Zinsen ist von der Garantievorschussschuld der Gesellschaft mit Valuta vom Zahlungstage abzuschreiben, wobei der k. k. Staatsverwaltung die Vertheilung dieses Betrages auf die beiden Bahnlinien nach freiem Ermessen vorbehalten bleibt.

Artikel IX.

Dieses Uebereinkommen ist nach Eintritt der legislativen Genehmigung in den für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnlinien eröffneten Eisenbahnbucheinlagen auf dem Eigenthumsblatte als Nachtrag zu den dortselbst enthaltenen, der Unternehmung auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechten und deren Beschränkungen einzutragen.

Diese Eintragung hat insbesondere zur Ersichtlichmachung der aus dem gegenwärtigen Uebereinkommen erwachsenden Beschränkungen der concessionsmässigen Rechte der Gesellschaft zu erfolgen.

Die Gesellschaft ertheilt ihre Einwilligung, dass die k. k. Staatsverwaltung unbeschadet der Rechte der Prioritätsgläubiger berechtigt sein soll, die für den Betrieb der Bahnen entbehrlichen Grundstücke zu veräussern oder neue Grundflächen für diese Zwecke hiezu zu erwerben und alle dazu erforderlichen Rechtshandlungen statt und im Namen der Gesellschaft, jedoch nicht auf deren Kosten, vorzunehmen.

Artikel X.

Die nach Massgabe dieses Uebereinkommens eintretenden Aenderungen werden im Handelsregister angemerkt, bezw. wird die daselbst enthaltene, auf die Uebernahme der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien in den Staatsbetrieb bezügliche Anmerkung entsprechend modificirt werden.

Artikel XI.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

Artikel XII.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Desgleichen wird für die Ausgabe und bücherliche Eintragung der im Artikel VIII dieses Uebereinkommens vorgesehenen Prioritäts-Obligationen und für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden einschliesslich der Pfandbestellungs-Urkunde die Gebühren- und Stempelfreiheit, wie auch die Befreiung von den Couponstempel-Gebühren gewährt.

Artikel XIII.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die contrahirenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

Artikel XIV.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt wird, erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre, welche längstens bis Ende März 1894 einzuberufen ist *), für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis Ende 1894 erfolgen sollte, ist die Gesellschaft an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,

betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg—Czernowitz—Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina.

Wie bei den meisten älteren Eisenbahnen hat sich auch bei den Linien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft in den letzten Jahren die Nothwendigkeit von Erweiterungbauten, Nachschaffungen und sonstigen Investitionen behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Bahnen in ausgedehntem Masse geltend gemacht.

Zur Bestreitung der Kosten derartiger Investitionen aus eigenen Mitteln konnte nach den bestehenden gesetzlichen und concessionsmässigen Bestimmungen die Bahngesellschaft nicht verhalten werden und es ergab sich sohin Angesicht der unabweisbaren Dringlichkeit der fraglichen Investitionen die Nothwendigkeit, diese Kosten einstweilen zur Verrechnung unter den Betriebsauslagen zuzulassen und durch entsprechend erhöhte Garantievorschüsse des Staates zu bedecken.

Im Hinblicke auf die hieraus sich ergebende Belastung der laufenden Gebarung mit bedeutenden Capitalsauslagen erschien es dringend wünschenswerth, auch bezüglich der Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft nach dem bei nahezu sämmtlichen anderen vom Staate garantirten Bahnunternehmungen in dieser Hinsicht eingehaltenen Vorgange für die Deckung des Investitionsbedarfes durch Aufnahme eines neuen Prioritätsanlehens Vorsorge zu treffen, welches das Staatsbudget nur mit dem Jahreserfordernisse für die Verzinsung und Tilgung der aufzuwendenden Capitalsbeträge belastet.

Mehrfache Erwägungen administrativer und ökonomischer Natur sprechen weiters dafür, das bestehende Rechtsverhältniss des Staates zu der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft unter Ausschluss jeder Mehrbelastung des ersteren in ähnlicher Weise zu vereinfachen, wie dies zufolge des Gesetzes vom 25. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 82, hinsichtlich der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der ungarischen Westbahn geschehen ist.

Der Betrieb der Linien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa (356 Kilometer), von welchen die erstere zufolge der Concessionsurkunde vom 11. Jänner 1864 die Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 1,500.000 fl. ö. W. in Silber, die letztere dagegen zufolge der Concessionsurkunde vom 15. Mai 1867 die Staatsgarantie eines Reinerträgnisses von jährlich 700.000 fl. ö. W. in Silber geniesst, wird nämlich seit dem 1. Juli 1889 auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, vom Staate formell für Rechnung der Gesellschaft geführt.

Materiell jedoch ist an den Ergebnissen des Betriebes, nachdem die Staatsgarantie nahezu mit dem vollen Betrage in Anspruch genommen wird, ausschliesslich der Staat interessirt und es empfiehlt sich daher schon behufs Verminderung der mit der besonderen Rechnungslegung verbundenen Weitwendigkeiten und Kosten die Betriebsführung der Bahnen auch formell für Rechnung des Staates zu übernehmen.

In Rumänien besteht das gleiche Verhältniss schon jetzt. Die Gesellschaft ist von dem Betriebe ihrer dortigen Linien (224 Kilometer) gänzlich losgelöst. Derselbe wird zufolge des zu Bukarest am 10./22. Jänner 1889 abgeschlossenen Uebereinkommens vom Staate für eigene Rechnung geführt, und der Gesellschaft als Eigenthümerin bis zur Einlösung die garantirte Annuität von 3,865.173·86 Francs Gold in Semestralraten abzugsfrei ausbezahlt.

In Absicht auf die einverständliche Regelung der beiden vorhin angeführten Angelegenheiten wurde sohin nach längeren Verhandlungen das dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe beigedruckte Uebereinkommen vom 8. März 1894 abgeschlossen.

Der wesentliche Inhalt dieses Uebereinkommens lässt sich dahin zusammenfassen, dass der Betrieb der Bahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa vom 1. Jänner 1894 angefangen als für Rechnung des Staates geführt gelten soll, wogegen der letztere an die Bahngesellschaft dem bisher garantirten jährlichen Reinerträgnisse gleichkommende, fixe Jahresrenten im Gesammtbetrage von 2,200.000 fl. ö. W. in Silber zu entrichten hat, und dass weiters der Staat die Verzinsung und Tilgung eines von der Bahngesellschaft neu aufzunehmenden, mit vier Procent verzinslichen und binnen 62 Jahren rückzahlbaren Prioritätsanlehens für Investitionszwecke im Nominalbetrage von 10,000.000 fl. ö. W. zur Selbstzahlung übernehmen soll.

Aus dem Erlöse dieses Prioritätsanlehens sollen zunächst die bisher zu Lasten der Betriebsrechnungen bedeckten Investitionsauslagen im approximativen Betrage von 3,400.000 fl. refundirt werden, während aus dem restlichen Erlöse ein zur Deckung weiterer Investitionsauslagen auf den in Rede stehenden Bahnlinien, sowie zur Capitalsbeschaffung für an diese Bahnlinien anschliessende Zweigbahnen bestimmter Specialreservefond gebildet werden soll, dessen Verwaltung und bestimmungsmässige Verwendung ausschliesslich der Staatsverwaltung vorbehalten bleibt.

Hiebei soll das bücherliche Eigenthum an den fraglichen Bahnlinien der Gesellschaft verbleiben, welche dagegen auch für die auf diesen Bahnlinien bereits haftenden Prioritätsanlehen Selbst- und Alleinschuldnerin bleibt, während alle auf den Betrieb bezüglichen Activen und Passiven vom Staate übernommen werden sollen.

Die in dieser Weise vorgesehene Uebernahme der Betriebsführung der Linien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa auf eigene Rechnung des Staates bedingt für den letzteren keinerlei Mehrbelastung, nachdem — wie erwähnt — die als Entgelt an die Bahngesellschaft zu entrichtenden Jahresrenten den garantirten Reinerträgnissen genau gleichkommen und diejenigen Auslagen, welche bisher zur Einstellung in die Betriebsrechnung nicht zugelassen wurden, auch künftighin von der Gesellschaft aus eigenen Mitteln zu bestreiten sind.

*) Diese Zustimmung wurde in der am 31. März 1894 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung ertheilt.

Auch die laut Art. II des Uebereinkommens der Bahngesellschaft zu entrichtende Verzinsung für den seinerzeit der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen übergebenen Manipulationsfond von 90.000 fl. bildet keine aus Anlass der Betriebsführung auf Rechnung des Staates erwachsende Mehrlast, indem dieses sachlich vollkommen begründete Zugeständniss der Gesellschaft auch im Falle des Fortbestandes des Garantieverhältnisses nicht hätte verweigert werden können.

Die weiters bedungene Uebernahme der Verzinsung und Tilgung des zu Investitionszwecken neu aufzunehmenden Prioritätsanlehens zur Selbstzahlung durch den Staat findet ihre Begründung darin, dass der Erlös dieses Anlehens ausschliesslich dem Staate zugute kommen soll.

Einerseits wird nämlich der aus diesem Erlöse zunächst zu bestreitende Refundirungsbetrag von rund 3,400.000 fl. unmittelbar eine ausserordentliche Einnahme des Staates bilden, welche zur Bedeckung des auf das Jahr 1894 entfallenden Erfordernisses für den Bau der den Gegenstand des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, bildenden Staatsbahnlinie Halicz —Ostrów (Tarnopol) verwendet werden kann; anderseits soll der aus dem restlichen Erlöse zu bildende Specialreservefond von über 6,000.000 fl. die Möglichkeit bieten, die für künftige Investitionen auf den Linien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa, sowie für die Förderung des Baues von an diese Hauptlinie anschliessenden Zweigbahnen erforderlichen Beträge ohne Belastung des Staatsbudgets mit diesen Capitalsbeträgen und unter günstigen finanziellen Bedingungen für die vom Staate zu bestreitende Verzinsung und Tilgung dieser Beträge zu bedecken.

Hiernach kann das fragliche Uebereinkommen vom 8. März 1894, dessen sonstige Bestimmungen füglich eine weiter eingehende Darlegung und Begründung nicht erfordern, als ein für den Staat in jeder Beziehung annehmbares und zweckentsprechendes bezeichnet werden.

Nachdem dieses Uebereinkommen seither für die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft durch die Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre vom 31. März 1894 bindende Kraft erlangt hat, erscheint zur Perfection desselben nunmehr noch die legislative Genehmigung erforderlich, welche gemäss Artikel XIV des Uebereinkommens längstens bis Ende des Jahres 1894 zu erfolgen hätte.

Die Einholung dieser legislativen Genehmigung bildet den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes, welcher zugleich auch Bestimmungen über die Verwendung eines Theiles des zu bildenden Investitionsfondes zur Sicherstellung des Baues mehrerer Localbahnen in der Bukowina, sowie über die eventuelle concessionsmässige Einlösung der Bahnlinien der Lemberg—Czernowitz—Jassy-Eisenbahngesellschaft enthält.

Bezüglich der gleichfalls in Aussicht genommenen Heranziehung des vorerwähnten Investionsfondes zur Unterstützung einiger projectirter Localbahnen in Ostgalizien konnten entsprechende specielle Bestimmungen in den gegenwärtigen Gesetzentwurf noch nicht aufgenommen werden, nachdem die von der Landesvertretung des Königreiches Galizien eingeleitete Localbahn-Action noch nicht so weit vorgeschritten ist, um eine endgiltige Stellungnahme des Staates zu den einzelnen hiebei in Betracht kommenden Localbahnprojecten zu ermöglichen. Die in dieser Hinsicht zu treffenden gesetzlichen Anordnungen müssen demnach einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben.

Hinsichtlich der in der Bukowina projectirten Localbahnen dagegen erscheint insoferne ein bestimmtes Programm bereits vorgezeichnet, als der Landtag dieses Herzogthums in seiner Sitzung vom 15. Februar 1894 vier Localbahnen als diejenigen namhaft gemacht hat, welche mit entsprechender finanzieller Unterstützung des Landes zunächst zur Ausführung zu bringen wären.

Es sind dies die Localbahnen:

1. Von Lužan oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahnlinie Lemberg—Czernowitz über Kotzman nach Zaleszczyki, eventuell zum Anschlusse an die Linie Kalinowszczyzna—Zaleszczyki der den Gegenstand des Gesetzes vom 8. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 60, bildenden ostgalizischen Localbahnen;

2. von einem geeigneten Punkte der Bahnlinie Czernowitz—Suczawa nach Sereth;

3. von einem geeigneten Punkte der bestehenden Bukowinaer Localbahnen (Radautz oder Czudin) in das obere Suczawathal nach Straža, eventuell Brodina; und

4. von der Station Nepolokoutz der Bahnlinie Lemberg—Czernowitz nach Wiżnitz, eventuell nach Kuty.

Den angeführten Localbahnlinien kommt in der That eine hervorragende volkswirthschaftliche Bedeutung zu, welche deren finanzielle Unterstützung auch von Seite des Staates vollkommen begründet erscheinen lässt.

Die mit einer Länge von ungefähr 43 Kilometer projectirte Localbahn von Luzan oder einem anderen Punkte der Hauptbahn nach Zaleszczyki durchzieht den fruchtbarsten und dichtest bevölkerten Theil der Bukowina und erscheint hauptsächlich dazu berufen, einerseits den Export des daselbst producirten Getreides und Mehles, anderseits den Import des mangelnden Bau-, Nutz- und Brennholzes zu vermitteln, zugleich würde diese Linie aber auch den längs derselben bereits bestehenden industriellen Betrieben (Spiritusbrennereien, Dampfmühlen, Gewinnung von Gyps, Alabaster, Bruchsteinen etc.) die Möglichkeit einer weiteren Entwicklung eröffnen.

Die beiläufig 16 Kilometer lange Localbahn zur Stadt Sereth soll dazu dienen, der genannten vormals sehr blühenden Stadt, deren Handelsbeziehungen mit dem Nachbarlande Rumänien in der letzten Zeit in Folge verschiedener Umstände erheblich zurückgegangen sind, durch Einbeziehung in das Eisenbahnnetz die wichtigste Grundlage eines neuerlichen Aufschwunges zu bieten.

Die Localbahn nach Straža, eventuell Brodina, deren Länge auf beiläufig 25 Kilometer veranschlagt wird, verfolgt den Zweck, die ausgedehnten, zumeist dem griechisch-orientalischen Religionsfonde gehörigen Tannen- und Buchenwaldungen im oberen Suczawathale mit den bestehenden Bahnlinien in Verbindung zu bringen und dadurch für die daselbst in grossen Mengen zu gewinnenden Forstproducte die Möglichkeit eines lohnenden Exportes nach Galizien, der nördlichen Bukowina und dem Oriente zu schaffen.

Die etwa 45 Kilometer lange, schmalspurige Bahnlinie von Nepolokoutz nach Wiżnitz, eventuell nach Kuty, endlich ist dazu bestimmt, die Verkehrsbedürfnisse des längs des Czeremosz sich ausdehnenden Landestheiles zu befriedigen, welcher schon dermal einen lebhaften Handel mit Holzproducten, Vieh und Salz betreibt und auch mehrere Brennereien und Mühlen aufweist.

Die effectiven Baukosten der angeführten vier Localbahnen, welche mit Ausnahme der mit einer Spurweite von 0·76 Meter herzustellenden Linie von Nepolokoutz nach Wiżnitz, eventuell Kuty, mit normaler Spurweite zur

Ausführung gelangen sollen, werden zusammen auf rund 5,300.000 fl. veranschlagt.

Die Bedeckung dieses Baukostenerfordernisses wird in der Weise in Aussicht genommen, dass hievon ein Theilbetrag von 1,500.000 fl. Seitens des Staates gegen Uebernahme von Stammactien der bestehenden Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen, eventuell, falls die letztere die Ausführung der neuprojectirten Localbahnen nicht übernehmen sollte, einer zu bildenden neuen Actiengesellschaft, ein weiterer Theilbetrag von 500.000 fl. Seitens des Landes Bukowina gegen Uebernahme von Stammactien der die Ausführung der Localbahnen übernehmenden Actiengesellschaft aufgebracht, der verbleibende Rest dagegen, insoweit derselbe nicht auf Grund einer eventuellen Garantie des Landes durch Ausgabe von Vorzugstitres (Prioritätsobligationen und Prioritätsactien) bedeckt wird, durch Uebernahme weiterer Stammactien Seitens der Localinteressenten ohne Belastung des Staatsschatzes beschafft werden soll.

Im Sinne dieses Finanzprogramms soll nunmehr mittelst des vorliegenden Gesetzentwurfes die Regierung schon jetzt ermächtigt werden, sich an der Capitalsbeschaffung für die in Rede stehenden Localbahnen in der Bukowina durch Uebernahme von Stammactien im Maximalbetrage von 1,500.000 fl. zum vollen Nennwerthe zu betheiligen und das Erforderniss für die Einzahlung auf diese Stammactien aus dem Erlöse des von der Lemberg-Czernowitz - Jassy - Eisenbahngesellschaft aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu bedecken.

Der gegenwärtige Gesetzentwurf bietet weiters auch den geeigneten Anlass, für die seinerzeitige Ausübung des concessionsmässigen Einlösungsrechtes, welches für die Linie Lemberg-Czernowitz mit dem 1. September 1896 und für die Linie Czernowitz-Suczawa mit dem 15. Mai 1897 in Wirksamkeit tritt, schon jetzt Vorsorge zu treffen.

Zu diesem Ende ist in dem Gesetzentwurf die Ermächtigung der Regierung aufgenommen, von dem staatlichen Einlösungsrechte bezüglich der genannten Bahnlinien nach Eintritt der concessionsmässigen Einlösungstermine in Gemässheit der Concessionsbestimmungen zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte Gebrauch zu machen.

Hiebei sollen behufs Bezahlung des Einlösungspreises entweder die bestehenden, von der Gesellschaft ausgegebenen Prioritätsanlehen, und zwar das mit 4 Procent, beziehungsweise nach Abzug der Einkommensteuer mit 3·6 Procent, verzinsliche Prioritätsanlehen im ursprünglichen Nominalbetrage von 14,280.000 fl. und das mit 4 Procent abzugsfrei verzinsliche Prioritätsanlehen im ursprünglichen Nominalbetrage von 38,475.000 fl. vom Staate zur Selbstzahlung übernommen oder aber zum Zwecke der Rückzahlung dieser Anlehen neue ohne jeden Abzug mit 4 Procent verzinsliche Staatsschuldverschreibungen ausgegeben werden.

In keinem Falle soll jedoch die auf den Staat zu übernehmende durchschnittliche Jabreslast den Betrag der concessionsmässigen Einlösungsrente, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Steuer- und Gebührenpflicht, überschreiten dürfen.

Durch diese Bestimmung des Gesetzentwurfes wird für den Staat jede Mehrbelastung in Folge der Ausübung des concessionsmässigen Einlösungsrechtes vollständig ausgeschlossen, nachdem die concessionsmässige Einlösungsrente Angesichts der thatsächlichen Betriebsergebnisse dieser Linien den Betrag der garantirten Reinerträgnisse, welcher nach den einschlägigen Concessionsbestimmungen zugleich als der Minimalbetrag der Einlösungsrenten zu gelten hat, nicht übersteigen kann.

In Gemässheit der im Vorstehenden ausgeführten wesentlichen Grundsätze enthält der vorliegende Gesetzentwurf zunächst in den Artikeln I, II und III die mit dem Uebereinkommen vom 8. März 1894 unmittelbar zusammenhängenden Bestimmungen. Diese Bestimmungen betreffen sonach zuerst die Betriebsführung der Bahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa für Rechnung des Staates, ferner die Uebernahme der Verzinsung und Tilgung des von der Bahngesellschaft zu Investitionszwecken aufzunehmenden Prioritätsanlehens von 10,000.000 Gulden zur Selbstzahlung durch den Staat und die Verwendung des Erlöses dieses Anlehens zur Refundirung der bisher zu Lasten der Betriebsrechnungen der genannten Bahnlinien bedeckten Investitionsauslagen, sowie zur Bestreitung der Kosten künftiger Investitionen auf diesen Linien und zur Capitalsbeschaffung für anschliessende Zweigbahnen.

Der an den Staat zu refundirende Betrag, welcher auf rund 3,400.000 fl. veranschlagt wird, soll zur theilweisen Deckung der Baukosten der zufolge des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce verwendet werden, wodurch die laut Artikel IV, Absatz 2, des bezogenen Gesetzes in Aussicht genommene specielle Creditoperation rücksichtlich des auf das Jahr 1894 entfallenden Baukostenerfordernisses entbehrlich wird.

Die Verwendung des aus dem restlichen Erlöse des neuen Anlehens zu bildenden Investitionsfondes soll jeweilig im verfassungsmässigen Wege angesprochen und für das Jahr 1894 unter Einem ein Specialcredit von 200.000 fl. zur Bestreitung von Investitionen auf den mehrgenannten Bahnlinien zu Lasten des vorhin besprochenen Investitionsfondes bewilligt werden.

Die weiteren Artikel IV, V und VI behandeln die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für die projectirten Localbahnen in der Bukowina durch Uebernahme von Stammactien im Nominalbetrage von 1,500.000 fl. zum vollen Nennwerthe und die Bedeckung der auf diese Actien zu leistenden Einzahlungen aus dem Erlöse des von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft aufzunehmenden Investitionsanlehens. Diese Betheiligung des Staates soll an die Bedingung geknüpft werden, dass vom Lande Bukowina Stammactien im Nominalbetrage von 500.000 fl. zum vollen Nennwerthe übernommen werden und die Beschaffung des restlichen Baucapitals, insoweit dieselbe nicht auf Grund einer eventuellen Garantie des Landes durch Ausgabe von Vorzugstitres (Prioritätsobligationen und Prioritätsactien) erfolgt, durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Localinteressenten sichergestellt wird. Die sich hieran anschliessenden näheren Bestimmungen über das Rechtsverhältniss der vom Staate zu übernehmenden Stammactien, sowie über die Einzahlung auf die letzteren entsprechen den in anderen Fällen der Subventionirung von Localbahnen aus Staatsmitteln getroffenen gesetzlichen Anordnungen.

Gemäss Artikel VII des Gesetzentwurfes ist der Betrieb der Bahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa in eigener Regie des Staates zu führen, dagegen die Betriebsführung der neu herzustellenden Localbahnen in der Bukowina durch den Staat auf Rechnung der die Ausführung dieser Bahnen übernehmenden Actien-

gesellschaft gegen Ersatz der effectiven Betriebskosten zu besorgen.

Zufolge Artikel VIII soll die Regierung schon dermal ermächtigt werden, seinerzeit das concessionsmässige Einlösungsrecht des Staates bezüglich der Eisenbahnlinien Lemberg—Czernowitz und Czernowitz—Suczawa unter den im Obigen erörterten, jede Mehrbelastung des Staates ausschliessenden Modalitäten auszuüben.

Im Artikel IX des Gesetzentwurfes werden die Bestimmungen über die aus dem gegenwärtigen Anlasse zu gewährenden Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen getroffen.

Artikel X endlich enthält die Anordnungen über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Stramberg nach Wernsdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 11. Mai die k. k. Statthalterei in Brünn angewiesen, bezüglich des von Wilhelm von Lindheim vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Stramberg nach Wernsdorf im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 20.305.]

Projectirte Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat im Hinblicke auf das im Allgemeinen befriedigende Ergebniss der am 6. Februar durchgeführten Trassenrevision bezüglich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeiteten Projectes für die von der Stadtvertretung Joachimsthal in Aussicht genommene Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal die in diesem Projecte vorgesehene Trassenführung nach Massgabe der Commissionsanträge genehmigt und sohin gestattet, dass diese Trasse bei Ausarbeitung des Detailprojectes für die genannte Localbahn zu Grunde gelegt werde. In Bezug auf die beabsichtigte Benützung der Zufahrtsstrasse zur Station Schlackenwerth, dann der Bezirks- und der Reichsstrasse für die Anlage der projectirten Localbahn wurde die Concessionswerberin eingeladen, mit der Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn, sowie mit den competenten Strassenbehörden vor der Ausarbeitung des Detailprojectes die erforderlichen Vereinbarungen zu treffen. [H.-M.-Z. 10.376.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Schottergeleises.) In km 344·432 der Strecke Jawiszowice—Oswięcim wird ein Schotterladegeleise hergestellt. [20. April, Z. 14.371.]

— (Brückenwaage sammt Häuschen in Chrzanow.) In der Station Chrzanow wird eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [22. April, Z. 21.313.]

— (Linie Dzieditz—Saybusch-Zablocie: Aenderungen von Sperrschranken und Wächterposten.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 6. April durchgeführten politischen Begehung wurde das Project, betreffend die Auflassung des Wächterpostens Nr. 240 I g in km 327·5 + 154 der Strecke Dzieditz—Bielitz, die Verlegung des Standortes des Wächters Nr. 247 g derselben Strecke von km 336·107 zur Feldwegübersetzung in km 335·937, die Umwandlung des Handschrankens für die Bezirksstrassenübersetzung in km 327·5 + 154 in einen vom Wächterposten Nr. 240 I der Strecke Dzieditz—Jawiszowice zu bedienenden Zugschranken, die Verlegung des Antriebskrahnes für die bestehenden Zugschranken in km 327·712 von km 327·5 + 154 der Strecke Dzieditz—Bielitz zum Standorte des Wächters Nr. 240 I der Hauptstrecke, die Umwandlung des Zugschrankens in km 335·937 der Strecke Dzieditz—Bielitz in einen Handschranken, die Verlegung der Antriebskrahne für die Zugschranken in km 335·744 und 336·344 zum neuen Standorte des Bahnwächters Nr. 247 g, die Umstellung der in km 327·5 + 154 derzeit stehenden heizbaren Diensthütte zum neuen Standorte des Wächters Nr. 247 g in km 335·937 und die Aenderung in der Diensteintheilung für die Wächter Nr. 240 I der Hauptstrecke Dzieditz—Jawiszowice, sowie für sämmtliche Wächterposten der Strecke Dzieditz—Bielitz genehmigt. [1. Mai, Z. 23.245.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Salzburg: Schleppbahn zur Zipfer Brauerei: Einführung des elektrischen Betriebes.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. März abgehaltenen commissionellen Verhandlung wurde die Bewilligung zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der bisher mit Zugthieren betriebenen Schleppbahn zwischen der Zipfer Brauerei und der Station Redl-Zipf ertheilt. [29. April, Z. 22.353.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beförderung der Arbeiter.)

1. In der Strecke Brünn—Rausnitz-Slawikowitz: Vom 1. Mai an werden zu den für die Beförderung der Arbeiter in der Strecke Brünn—Rausnitz-Slawikowitz bestimmten Zügen bei der Personencasse in Brünn nur besonders aufgelegte Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Classe verabfolgt, welche zur Hin- und Rückfahrt mit den obbezeichneten Zügen innerhalb 10 Tagen (Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet) berechtigen.

2. In den Strecken Zauchtel—Hruschau—Oderberg und Schönbrunn—Troppau: An die die betreffenden Züge benützenden Arbeiter und Arbeiterinnen werden gleichfalls vom 1. Mai an gegen Vorweisung der entsprechend ausgefüllten Legitimationskarte nur besonders aufgelegte Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Classe verabfolgt, welche zur Hin- und Rückfahrt mit den vorbezeichneten Zügen innerhalb 2 Tagen (Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet) berechtigen.

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 5. bis 18. December 1893 wurde an fünf für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Güterzugs-Locomotiven mit Schlepptendern, welche sämmtlich in der Locomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Mai 1888, Z. 15.207, genehmigten Typenplänen gebaut wurden, die technisch-polizeiliche Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Die Maschinen tragen die Inventarsnummern 1654 bis 1658 und die Fabrikationsnummern 2361 bis 2365 und gehören der Serie III c an. Die Kessel sämmtlicher Maschinen wurden mit gutem Erfolge der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Maschinen haben je drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist und die untereinander gekuppelt sind; ausserdem sind vorhanden horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. — Die Steuerung ist nach Stephenson construirt, innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mit Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet. Die Locomotiven sind versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, je zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse nach Hardy auf die Trieb- und rückwärtige Kuppelachse, sowie die Tenderräder wirkend, dann Spindelbremse, ferner Dampfheizung nach Haag und Ricourventile. Die Spurweite bei allen Maschinen ist normal, das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande beträgt 42 t. Die Probefahrten wurden auf der 15·1 km langen Strecke Wien—Mödling der Südbahn unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 70 und 72 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 43 und 45 km per Stunde erzielt. Sämmtliche vorbeschriebene Maschinen zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass gegen deren Verwendung im öffentlichen Zugförderungsdienst kein Anstand obwaltet. [Z. 21.548.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Siebenbürgen. (Abschlussverhandlungen.) Das kgl. ungar. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit der kgl. rumänischen Regierung den Bau zweier an das rumänische Eisenbahnnetz anschliessenden Linien beschlossen, und zwar:

1. der Linie Kis-Kapus—Nagy-Szeben—Fogaras von Tolmács (eventuell Porcsesd) aus bis zum Vöröstorony-szoros

(Rothenthurmpass) (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. 11 ex 1894 und Nr. 7 ex 1892);

2. der projectirten Linien:
   a) Segesvár (Schässburg) — Székely-Udvarhely, von deren Endstation aus über Csik-Szereda bis zum Gyimes-szoros (Gyimes-Pass) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1890, Vorconcession Post 2),
   b) Brassó (Kronstadt)—Szepsi-Szt. György—Kézdi-Vásárhely von Szepsi-Szt. György aus über Csik-Szereda bis zum Gyimes-Pass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1892, Vorconcession Post 3),
   c) Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szászrégen (Sächsisch-Regen), von dort aus über Toplicza und Gyergyó-Szt. Miklós bis zum Gyimes-Pass (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1894).

Die erste dieser Linien (1.) wird in südlicher Richtung ihren Anschluss weiterhin auf rumänischem Gebiete an die Linie Verciorova—Bukarest, die zweite Gruppe (2 a b c) in östlicher Richtung an die Linie Snczawa—Roman-Buzeu—Ploesti—Bukarest finden. Die Financirung dieser einen Kostenaufwand von rnnd 25,000.000 fl. bedingenden, ca. 200 km umfassenden Bahnen ist dnrch ein Uebereinkommen mit dem Consortium der Ungarischen Creditbank bereits gesichert, welches auch den Ausbau der Linien übernehmen wird, während der Betrieb derselben von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen gegen eine garantirte Nettoeinnahme per Kilometer geführt werden soll. Die neuen Bahnen, deren Bau mit namhaften technischen Schwierigkeiten verbunden sein wird, und für welche auf Székler Boden von der rnmänischen Landesgrenze nächst Gyimes aus drei Verzweignngen mit den Anschlussstationen Székely-Udvarhely, Szepsi, Szt. György und Szász-Régen in Aussicht genommen sind, sollen bis 1897 gleichzeitig mit den um Vieles kürzeren rumänischen Anschlusslinien vollendet werden, wie in dem seinerzeit zwischen den beiden Regierungen getroffenen Uebereinkommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6, 40, 71 und 77 ex 1891) festgestellt wurde. Die projectirten Linien sind nicht nur von wesentlicher verkehrspolitischer Bedeutung für das gesammte internationale Eisenbahnnetz, sondern auch berufen, den Wohlstand der im äussersten Osten Ungarns gelegenen Gebietstheile in ausgiebiger Weise zu heben.

Alfölder Industriebahnen. (Industriebahn von Kovácsháza nach Kunágota.) Grossgrundbesitzer der Comitate Arad und Csanád haben im Vereine mit der Arad-Csanáder Eisenbahn-Gesellschaft eine Actiengesellschaft unter der Firma „Erste Alfölder Industriebahn-Actiengesellschaft“ gegründet, deren mit Beobachtnng der grössten Oeconomie zu erbauende Linien als Saugadern für die Alfölder Bahnen zu betrachten sein werden. Es ist als erwiesen zu betrachten, dass in dem steinarmen Alföld der Bau solcher Linien ohne Vergleich wohlfeiler zu stehen kommt als chaussirte Strassen, da die dnrch Pferdekraft von weit her zn effectuirende Beischaffung des zum Strassenbau erforderlichen Steinmaterials, insbesondere des Schotters, zur Erhaltung der Chausséen wesentlich höher zu stehen kommt als die Herstellung öconomisch gebanter Eisenbahnen, welche von einer Hauptbahn-Station ausgebend, ihr Bau- und Erhaltungsmateriale mit geringen Kosten selbst aus entfernt liegenden Gebieten beschaffen können. Als erste dieser Linien wird eine von der Station Kovácsháza der Linie Mezöhegyes—Kétegyháza der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ausgehende 18 km lange Linie vorläufig bis Kunágota (Csanáder Comitat) führende Industriebahn gebaut werden, deren Zweck insbesondere die Förderung des Rübenbanes (als zweite Fechsung nach Einheimsung der Halmfrucht) ist, nachdem der Bau einer im Comitatsbereiche in grossem Style herzustellenden Zuckerfabrik geplant ist. Auch die Einführung des Personenverkehrs ist, im Sinne des diesbezüglich für Indnstrie-, Werks- und Montanbahnen erflossenen Regulativs (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1890), und zwar unter grösstmöglicher Erleichterung des Betriebes (Omnibussystem), im Interesse der Arbeiterbevölkerung in Aussicht genommen.

— (Constituirende Generalversammlung.) Am 28. April fand in Bndapest nnter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Benjamin Boros und in Anwesenheit zahlreicher Grossgrnndbesitzer, Industrieller nnd sonstiger Interessenten der Comitate Arad und Csanád, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der unter der Aegide der Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen gegründeten „Alfölder Industriebahn-Actiengesellschaft“ statt. Nach Constituirung des Bnreau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlnng wurde der Bericht der Projectanten über den Zweck derartiger auf ökonomischen Principien basirter Bahnen, sowie die in Aussicht genommene Durchführung des Bausystems der projectirten Linien genehmigend znr Kenntniss genommen und der Ausbau einer sofort in Angriff zu nehmenden, von der Station Kovácsháza vorläufig bis Kunágota führenden Linie beschlossen, worauf die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten.

Ausland.

Bayern. (Die Localbahn-Actiengesellschaft in München.) Laut dem Geschäftsberichte für 1893 umfasst die Localbahn-Actiengesellschaft in München, welche aus der Localbahn-Gesellschaft Krauss & Co. in München hervorgegangen ist, ein Gesammtnetz von 700 km. Das Betriebscapital der Gesellschaft beträgt 28,464.774·18 Mk. Die Rentabilität ist im Jahre 1893 bei sämmtlichen Linien um ein Bedeutendes gestiegen, so dass es ermöglicht ist, den Actionären 6·5 pCt. Dividende zu bezahlen. Die Zukunftsthätigkeit der Gesellschaft dürfte sich jedoch von Bayern hinweg mehr nach auswärts, besonders nach Preussen verlegen müssen, nachdem in jüngster Zeit der königl. bayerischen Staatsregierung unterbreitete Concessionsgesuche keine Billigung zu erhalten vermochten. Bei den Betrieben der Localbahn-Actiengesellschaft sind beschäftigt: 9 Oberbeamte, 26 Beamte, 88 Unterbeamte, 64 Bedienste und 7 Agenten. Das Tarifwesen ist durchwegs den localen und momentanen Bedürfnissen angepasst. Für Arbeiterkarten, Boten- und Marktkarten wird 1 Pfg. Fahrpreis pro Kilometer berechnet. Ausserdem ist beabsichtigt, behufs Steigerung des sogenannten Sonntagsverkehrs auf den entsprechenden Linien, wie Isarthalbahn, Walhallabahn, eine weitere Fahrpreis-Ermässigung insoferne eintreten zu lassen, als die Hin- und Rückfahrt auf gewöhnliche einfache Fahrkarten erfolgen kann. Der Güterverkehr ist auf den sämmtlichen Linien im Steigen begriffen, eine Folge eines in den letzten Jahren angewendeten praktischen Tarifsystems. Die directen Fahrsätze nach und von den bayerischen Gesellschaftslinien stellen sich durchschnittlich um 25—33 pCt. niedriger, als bei Erhebung des üblichen Localbahnzuschlages. Aus Anlass der Futternoth erfolgte der frachtfreie Rücktransport des aus diesem Anlasse nach den Alpen aufgetriebenen Viehes, welche Tarifermässigung auch auf den kgl. bayer. Staatsbahnen aus dem gleichen Anlasse zugestanden wurde. Die Anzahl der Stationen beträgt 35, jene der besetzten Haltestellen 9, unbesetzte Haltestellen 26. Die Gesellschaft besitzt 42 Locomotiven, 147 Personen-, Post- und Gepäckswagen, sowie 291 Güterwagen. An humanitären Einrichtungen bestehen eine Betriebs-Krankencasse mit einem Reservefond von 26.530·61 Mark, ferner die Einrichtungen der Unfallsgenossenschaft, sowie die Invaliditäts- und Altersversicherung, endlich ein Pensionsverein der Beamten und Bediensteten, bestehend aus 163 Mitgliedern.

[„Bayerische Verkehrsblätter.“]

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Elbestrombauten in Hamburg im Jahre 1893.) Im Hamburgischen Staatsgebiete wurden im Jahre 1893 auf Elbestrombauten 1,774.674·24 Mk. verwendet. Hievon entfallen auf neue Strom- und Uferwerke in Hamburg 456.565·13 Mk., in Cuxhafen 161.562·39 Mk.; auf Unterhaltung der alten Werke und Anlagen in Hamburg 207.404·72 Mk., in Cuxhafen 18.597·04 Mk.; auf Pflanzungen und Bestecknngen in Hamburg 1556·95 Mk.; auf Räumungen im Fahrwasser 621.415·34 Mark; anf die Bezeichnung des Fahrwassers 307.572·67 Mk. — Im Jahre 1892 wurden für dieselben Zwecke 1,660.817·13 Mk. verwendet.

Schweiz. (Bundessubventionen für Gewässerregulirungen 1893.) Seitens des schweizerischen Bundesrathes sind auf Grund besonderer Bundesrathsbeschlüsse im Jahre 1893 an Subventionen für von den Cantonen ausgeführte Gewässerregnlirungen insgesammt 1,551.124 Frcs. 48 Cts. ausbezahlt worden. Hievon entfallen auf den Canton Zürich, u. z. auf die Thurcorrection, die Rheincorrection an der Thurmündung, die Töss-, Glatt-, Limmat- und Sihl-Regulirung 186.000 Frcs., auf die Regulirung der Wasserstände des Züricher Sees 16.400 Frcs.; auf den Canton Bern auf die Juragewässercorrection 46.500 Frcs., u. z. auf die obere Correction 3500 Frcs., auf den Hagneck- und Nidau-Büvencanal 30.000 Frcs.,

auf die Schleusenanlage bei Nidau 13.000 Frcs., auf die Emme-Regulirung von der Ilfismündung bei Emmenmatt bis zur Gemeindegrenze Burgdorf-Kirchberg 55.000 Frcs., auf die Correction der Engstligen bei Frütigen 6240 Frcs., auf die Correction der Scheuss von Bözingen bis zum Bielersee 34.600 Frcs., auf die Saanabauten von Laupen bis Oltingen 42.000 Frcs., auf die Aare-Regulirung von Interlaken bis zum Thunersee 51.100 Frcs., auf die Correction und Verbauuug des Lombabaches bei Unterseen 35.000 Frcs., auf die Ilfisbauten von der Cantonsgrenze Bern-Luzern bis zur Einmündung des Gohlbaches bei Lagnau 39.500 Frcs.; auf den Canton Luzern, u. z. auf die Schonbach- und Ilfiscorrection von oberhalb Marbach bis zur Cantonsgrenze Bern-Luzern 52.480 Frcs.; auf den Canton Unterwalden ob dem Wald, u. z. auf die Verbauung des Eybaches bei Lungern 23.200 Frcs.; auf den Canton Unterwalden nid dem Walde, u. z. auf die Verbauung der Wildbäche bei Beckenried 30.000 Frcs.; auf den Canton Glarus, u. z. auf die Verbauung des Dorfbaches von Niederurnen 77.000 Frcs., auf die Verbauung des Dorfbaches von Bilten 30.000 Frcs. und auf jene der Guggenruns bei Schwanden ebenfalls 30.000 Frcs.; auf den Canton Zug, u. z. auf die Verbauung der Lorze von der Rämfelbachmündung bis zur Strassenbrücke der Spinnerei Bar 7600 Frcs.; auf den Canton St. Gallen, u. z. auf die Rheincorrection 136.000 Frcs., auf die Verbauung und Correction des Bürschnerbaches und dessen oberer Zuflüsse bei Wallenstadt 45 000 Frcs.; auf den Canton Graubündten, u. z. auf die Correction des Hinterrheins in Dombeschg 16.986 Frcs. 21 Cts., auf die Verbauung der Nolla bei Thusis 14.887 Frcs. 60 Cts.; auf den Canton Aargau, u. z. auf die Correction der Aaar von Böttstein bis zur Einmündung in den Rhein 39.400 Frcs.; auf den Canton Thurgau, u. z. auf Thur- und Murgbauten 54.200 Frcs.; auf den Canton Tessin, u. z. auf die Tessincorrection von Bellinzona bis zum Langensee 150.000 Frcs., auf die Maggiacorrection von der Brücke bei Askona bis zum Langensee 80.000 Frcs.; auf den Canton Waadt, u. z. auf die Sanirung der Orbesümpfe 35.000 Frcs., auf die Rhônecorrection 50.000 Frcs., auf Bauten an der Veveyse 50.000 Frcs., auf die Broye-Regulirung von Brivaux bis zum Pont neuf 100.000 Frcs.; auf den Canton Wallis, u. z. auf die Rhône-Regulirung 29.230 Frcs. 67 Cts., auf die Tieferlegung des Merjelensees 7800 Frcs.

Frankreich. (Erbauung eines Leuchtthurmes.) Ein Leuchtthurm neuester Construction wurde kürzlich an der Mündung der Garonne auf einem isolirten Felsen, dem Ausläufer eines gefährlichen Riffes, erbaut. Die Neuerung besteht darin, dass der Thurm unbewohnt bleibt, seine Lampen aber ununterbrochen zwei Monate lang brennen, ohne gereinigt oder nachgefüllt werden zu müssen. Als Brennmaterial dient gewöhnliches Mineralöl; der Docht besitzt die dreifache Dicke wie bei den Lampen anderer Leuchtthürme. Ein aus einer patentirten Masse, grösstentheils carbolisirtem Theer, bestehender Kuchen umlagert den Docht, der Sicherheit für das gleichmässige und ununterbrochene Brennen der Lampe gibt, die von einem Cylinder aus Glimmer umgeben ist. Der Oelvorrath lagert in einem 100 Quart fassenden Reservoir. Die Lampe verbraucht stündlich 50 g Oel, das einmal per Stunde durch eine sinnreiche Vorrichtung aus dem Haupttank in den kleinen Verbrauchsbehälter abgelassen wird. Der Durchmesser der Laterne beträgt 1·4 m; ihr Preis beläuft sich auf ca. 6000 Mark. Die Leuchtkraft der Lampe bleibt zwei Monate lang stets gleichmässig. Der Docht wird durch die Wirkung des Theerkuchens gereinigt und in die Höhe gezogen. Die französische Regierung plant die Anlage mehrerer solcher Leuchtthürme.

Zu dieser der „Hansa“ entnommenen Notiz wäre zu bemerken, dass an der österreichischen Küste seit mehreren Jahren ebenfalls selbstthätige mit Petroleum gespeiste Leuchten im Gebrauche stehen (System Arzberger), welche 100 Tage ohne Aufsicht functioniren. Dieses System hat sich vollkommen bewährt und bietet einen bedeutenden ökonomischen Vortheil dadurch, dass die Auslagen für die Wartung der Leuchten sich bedeutend vermindert und alle jene Baulichkeiten entfallen, welche zur Unterbringung der Wärter sonst nothwendig sind.

Verschiedene Mittheilungen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 31. März wurde die 36. (ausserordentliche) Generalversammlung der Actionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Johann Kapf, und unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Emanuel A. Ziffer, abgehalten. — Zu derselben wurden von 91 Actionären 28.269 Actien mit 1264 Stimmen deponirt. Anwesend waren 39 Actionäre, welche 25.649 Actien mit 1157 Stimmen vertraten. Nachdem der Präsident den Bericht des Verwaltungsrathes über das mit der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen zur Verlesung gebracht hatte, wurden nachstehende Anträge ohne Debatte einstimmig angenommen: 1. das zwischen der Regierung und dem gesellschaftlichen Verwaltungsrathe abgeschlossene Uebereinkommen vom 8. März, betreffend die Führung des Betriebes der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die Aufnahme eines Investitionsanlehens in der Höhe von 10 Millionen Gulden gleich 20 Millionen Kronen, dessen Verzinsung und Tilgung vom Staate zur Selbstzahlung übernommen wird, erhält die Genehmigung der Actionäre: 2. der Verwaltungsrath wird beauftragt und ermächtigt, alle durch den Abschluss dieses Uebereinkommens bedingten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten mit der Regierung definitiv festzustellen und diese geänderten Bestimmungen nach erlangter behördlicher Genehmigung sofort in Wirksamkeit treten zu lassen; 3. die Generalversammlung erklärt, die vom Verwaltungsrathe auf Grund der vorstehenden Beschlüsse und Ermächtigungen getroffenen Vereinbarungen und festgestellten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten in der Weise und mit der Wirkung zu genehmigen, als ob dieselben in ihrem vollen Umfange, bezw. Wortlaute ausdrücklich von der Generalversammlung selbst beschlossen worden wären. — In der unmittelbar nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde das Executivcomité ermächtigt, in der statutenmässigen Weise die ordentliche Generalversammlung mit den gewöhnlichen Gegenständen der Tagesordnung für den 30. April einzuberufen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. April wurde die 36. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 60 Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 12.525 Actien mit 1152 Stimmen vertraten. Nachdem der Vorsitzende, Präsident des Verwaltungsrathes Dr. Franz Carl Stradal, die ordnungsgemässe Einberufung und die Beschlussfähigkeit der Versammlung constatirt hatte, nahm letztere den Geschäftsbericht pro 1893, sowie den Rechnungsabschluss zur genehmigenden Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Hierauf wurde über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, den gesellschaftlichen Reservefond durch Zuweisung des Betrages von 738.750 fl. aus dem Dispositions-Reservefonde auf die volle Höhe von 10 pCt. des Actiencapitals, daher auf 1,904.750 fl. zu erhöhen. — Ueber den weiteren Antrag des Verwaltungsrathes wurde beschlossen, den für das Geschäftsjahr mit 2,533.394 fl. 97 kr. ausgewiesenen Reingewinn in nachstehender Weise zu verwenden: 10.000 fl. als fixe Quote zur Actientilgung, 49.975 fl. als 5perc. Zinsen der bereits getilgten 1999 Stück Actien, 887.700 fl. als 5perc. Zinsen für die 35.508 circulirenden Actien, 140.475 fl. 9 kr. als $^5/_6$perc. Tantième des Verwaltungsrathes, 1,762.829 fl. als 9·4perc. Superdividende auf 35.508 Actien und 1999 Genussscheine, 19.990 fl. zur Zahlung der pro 1893 entfallenden Zinsen à 10 fl. für die 1990 Genussscheine und 420.280 fl. 51 kr. als Uebertrag für das Jahr 1894. Hierauf wurden die Wahlen in den Verwaltungsrath vorgenommen und hiebei die Herren Dr. Josef Tragy, Geheimer Rath Alfred Thieme, Dr. Alexander Peez und Dr. Franz Carl Stradal in denselben wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden die Herren Dr. Robitschek, kais. Rath Zeidler und Wilhelm Riecken als Mitglieder und die Herren Alfred Hoffmann und Robert Birnbaum als Ersatzmänner gewählt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. April d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Oberinspector und Verkehrschef der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Josef Wormser das Officierskreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens und der Hauptagent des Oesterr. Lloyd in Galatz Friedrich Bünger den kgl. bayerischen Verdienst-Orden vom heil Michael IV. Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Anhang zum Gütertarife, Theil VI, Heft Nr. 2, für Obsttransporte aus Ungarn, Cursdifferenzen enthaltend.

Mit 1. Juni 1894 gelangt ein Anhang zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst (Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894), Cursdifferenzen enthaltend, zur Einführung.

Die in diesem Anhange bezifferten Cursdifferenzen werden ab 1. Juni 1894 von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, unentgeltlich zu erhalten.

Wien, den 16. Mai 1894. [398]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Anhang zum Gütertarife, Theil VI, Heft Nr. 1, für Obsttransporte aus Oesterreich, Cursdifferenzen enthaltend.

Mit 1. Juni 1894 gelangt ein Anhang zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst (Theil VI, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894), Cursdifferenzen enthaltend, zur Einführung.

Die in diesem Anhange bezifferten Cursdifferenzen werden ab 1. Juni 1894 von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 16. Mai 1894. [399]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Am 1. Juni 1894 treten nachstehende Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz, Brennholz, Eisenbahn-Schwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz, sowie von Borke (Rinden) in Wirksamkeit:

a) Tarif, Theil IV, Heft 1, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie schweizerischen Stationen anderseits:

b) Tarif, Theil IV, Heft 2, für den Verkehr zwischen ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie schweizerischen Stationen andererseits.

Zu den beiden genannten Tarifen treten gleichzeitig Anhänge in Kraft, welche Cursdifferenzen enthalten.

Dermalen werden die Cursdifferenzen im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abgezogen.

Für die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzbergbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzgl. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare der neuen Tarife (einschliesslich der Anhänge) sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von je 1 Krone 60 Heller erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1894. [400]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes 11 für Getreide u. s. w.

Mit 31. Juli 1894 wird der Ausnahmetarif 11 für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate des Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. April 1894 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Vom 1. August 1894 ab werden die genannten Artikel zu den für dieselben im Ausnahmetarife 10 vorgesehenen Frachtsätzen befördert werden.

Wien, am 16. Mai 1894. [401]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 gelangt ein neuer Tarif für den Französisch-Englisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichischen Rundreiseverkehr zur Ausgabe, wodurch der Tarif vom 1. Juni 1892 für den Französisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichischen Rundreiseverkehr aufgehoben wird.

Wien, am 15. Mai 1894. [402]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Personenverkehr mit Antwerpen.

Fahrscheinhefte für die Hin- und Rückfahrt.

Anlässlich der in Antwerpen stattfindenden Ausstellung gelangen mit 1. Juni 1894 ab Wien Westbahnhof Fahrscheinhefte für Hin- und Rückfahrt nach Antwerpen über Passau — Aschaffenburg — Mainz — Bingen oder Hanau—Frankfurt a/M.—Köln—Herbesthal—Lüttich zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe, und zwar:

für die I. Classe . . . . 216 Frcs. 30 Cts. und
für die II. Classe . . . . 150 Frcs. 10 Cts.

Wien, am 12. Mai 1894. [403]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband über Hoek von Holland / oder Rotterdam Harwich und Vlissingen—Queenboro.

Einführung des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft G.

Mit 1. Juni 1894 tritt der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft G, enthaltend: Besondere Bestimmungen nebst Preistafeln zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen (Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln [linksrh.]), der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Englischen Eisenbahnen (Grosse Ost- und London-Chatham und Dover-Eisenbahn-Gesellschaft) andererseits über Hoek von Holland / oder Rotterdam Harwich und Vlissingen—Queenboro in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der vom 1. August 1886 an giltige Tarif über Köln—Cleve / Emmerich oder Zevenaar, bezw. M.-Gladbach / Kempen oder bezw. Venlo — Rotterdam — Harwich sammt den Nachträgen und der vom 1. April 1890 giltige Tarif über Venlo—, bezw. Goch—Boxtel—Vlissingen aufgehoben.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den betheiligten österr. Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 80 kr. für jedes Stück zu erhalten.

Wien, am 17. Mai 1894. [404]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Wolfsbach".

Am 1. Juni 1894 wird die zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz der Linie Tarvis—Pontafel gelegene Haltestelle „Wolfsbach" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 21. Mai 1894. [405]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Einführung des VI. Nachtrages zu Theil II, Tarifheft Nr. 1.

Am 1. Juni 1894 tritt der VI. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft Nr. 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. (bezw. 20.) August 1886, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag bringt die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XXII (Holz) zum Ausdrucke.

Exemplare des Nachtrages VI sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1894. [406]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Anhängen zu den Nachträgen I und II zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. Juni 1894 treten Anhänge zu den Nachträgen I und II der Hefte 1 und 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892 in Kraft.

Abdrücke dieser lediglich Cursunterschiedsbeträge enthaltenden Anhänge können zum Preise von 12 kr. ö. W. (20 Pfg.) durch die Verbandsverwaltungen und Tarifstationen bezogen werden.

Wien, den 19. Mai 1894. [407]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung einer Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. Jänner 1894, Nr. 7, auf Seite 159 veröffentlichte Zusammenstellung der ab 1. Februar 1894 giltigen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und einigen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits tritt am 1. Juli 1894, mit welchem Tage im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande neue directe Tarife zur Einführung gelangen werden, ausser Kraft.

Prag, am 15. Mai 1894. [408]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mühlkreisbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, der Mühlkreisbahn.

Mit 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, der Mühlkreisbahn in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Tarifes, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1892 und des Nachtrages I, giltig vom 7. März 1892, auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements und des gemeinsamen Tarifes, Theil I.
2. Ausnahmetarif VII für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialen und Einrichtungsgegenständen zur neuen Anlage und Erweiterung von Industrie-Etablissements

und ist um den Betrag von 4 kr. ö. W. bei der Betriebsleitung und sämmtlichen Stationen der Mühlkreisbahn erhältlich.

Urfahr, 16. Mai 1894. [409]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages VIII zum Localgütertarif.

Am 1. Juni 1894 tritt zu dem vom 1. Jänner 1890 ab giltigen Localtarife der Nachtrag VIII mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Eröffnung der Station Vágfalva für den Gesammtverkehr;
2. Namensänderung der Station Szepes-Olaszi-Várallya;

3. Frachtberechnungs-Tabellen hinsichtlich der Station Szepes-Olaszi;
4. Erweiterung, bezw. Aenderung der Ausnahmetarife;
5. Lieferzeit-Zuschlagschriften.

Da die Eröffnung der Station Vágfalva für den Gesammtverkehr nicht am 1. Juni, sondern erst an einem späteren Termine erfolgt, treten die auf diese Station bezüglichen Bestimmungen und Tariftabellen des Nachtrages erst am Tage der Eröffnung derselben für den Gesammtverkehr, welcher Tag separat verlautbart werden wird, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valeria utcza 11 szám) erhältlich.

Budapest, am 17. Mai 1894. [410]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit 1. Juli 1894 treten zu den Tarifen des oben genannten Verbandes die Nachträge

VIII zu Theil II, Heft 3,
VI „ „ II, „ 3 a und
V „ „ II, „ 3 b

in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten die Aufhebung von Frachtsätzen für gewisse Relationen und werden diese Frachtsätze durch den mit 1. Juli 1894 in Kraft tretenden Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, in den gleichen Relationen ersetzt.

Exemplare dieser Nachträge sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 17. Mai 1894. [411]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII.

Mit 1. Juni 1894 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag VIII in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt; Exemplare sind zum Preise von 0·20 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1894. [412]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Heft 1.

Mit 1. Mai 1894 ist zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1891 der Nachtrag VIII zum Hefte 1 in Kraft getreten, welcher in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt und bei der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·06 Mark erhältlich ist.

Wien, am 11. Mai 1894. [413]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XIV zum Heft 1 und XIII zum Heft 2.

Mit 1. Mai 1894 sind die Nachträge XIV zum Heft 1 und XIII zum Heft 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. September 1890 in Kraft getreten; dieselben erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·10 Mark, resp. 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1894. [414]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Personen- und Gepäcksverkehr mit den Nordseebädern Amrum, Helgoland, Westerland und Wyk auf Föhr.

Einführung eines Nachtrages I.

Ab 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. Juli 1893 giltigen Tarif für den Nordseebäder-Personenverkehr ein Nachtrag I in Kraft, wodurch die Fahrpreise der Hin- und Rückfahrkarten zwischen Wien-Nordwest-, -Nord- oder -Staatsbahnhof und Helgoland eine geringe Erhöhung erfahren. Dieselben werden sodann in der I. Classe 171·90 Mark und in der II. Classe 125·60 Mark betragen.

Die Gepäcksfrachtsätze bleiben unverändert.

Wien, am 16. Mai 1894. [415]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Am 5. Juni 1894 ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (Kalk) im Verkehre zwischen Schwaz-Kuttowitz (A.T.E.) einerseits und Klingenberg, Colmnitz, Deutschenborn, Stauchitz, Wurzen, sowie den östlich hievon gelegenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits durchwegs um 1 Pfg. für 100 kg.

Wien, am 18. Mai 1894. [416]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 31. Juli 1894 werden die in den Heften 2, 3 und 5 des vorgenannten Verbands-Gütertarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl (auch Futtermehl) aus Getreide und Hülsenfrüchten unter Ausnahmetarif 5 a, sowie die für Kleie unter Ausnahmetarif 5 c aufgeführten Frachtsätze aufgehoben. Vom 1. August 1894 an kommen für die vorgenannten Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 b, bezw. 5 d zur Anwendung.

Wien, den 18. Mai 1894. [417]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit dem 1. August 1894 treten ausser Kraft:

1. Die in den Anhängen zu den Tarifheften 1 und 2 vom 1. Juni 1892, ferner die im Nachtrag III vom 1. November 1893 zu Heft 2 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 c für Getreide, Mahlproducte und Mehl.
2. Die am 1. Jänner 1894 durch Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 146 vom 23. December 1893, fortlaufende Nr. 2759, eingeführten Frachtsätze für Malz im Verkehre zwischen einer Anzahl österreichischer Stationen einerseits und Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn. Eilenb. und Thür. Bhf.) andererseits.

Vom oben angegebenen Tage an werden lediglich die in den Heften 1 und 2 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 a (Getreide) angewendet.

Ueber die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilen die betheiligten Verbands-Verwaltungen Auskunft.

Wien, am 18. Mai 1894. [418]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages IV zum Theil II, Heft 1.

Zu dem Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1 (Verkehr von Oesterreich-Ungarn nach Russland), gelangt mit 19. Juni a. St./1. Juli n. St. 1894 ein Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält unter Anderem eine Ergänzung des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification, sowie des Anhanges hiezu, ferner eine Ergänzung der Tariftabellen (Wartberg-Mürzthal, Görz, Kolin) und wird vom 15. Juni ab bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 Kreuzer ö. W. erhältlich sein.

Wien, am 18. Mai 1894. [419]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Sonder-Personenzüge anlässlich der Sommerrennen in der Freudenau.) Anlässlich der Sommerrennen in der Freudenau werden am Frohnleichnamstage, d. i. den 24. Mai, dann Sonntag den 27. Mai, 3. und 10. Juni Sonder-Personenzüge von Wien Westbahnhof nach der Freudenau in Verkehr kommen, welche alle drei Wagenclassen führen. — Die Abfahrt von Wien Westbahnhof erfolgt um 1 U. 30 M., von Penzing um 1 U. 36 M. und die Ankunft in der Freudenau um 2 U. 28 M. Nm. — Der Fahrpreis beträgt in der I. Classe 70 kr., in der II. Classe 45 kr. und in der III. Classe 35 kr. Rückfahrten von der Freudenau nach Wien Westbahnhof finden nicht statt.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Theil II, Heft Nr. 3, des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide etc.) Der im Nachtrag II vom 1. April 1893, Seite 18/19 vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 5 mit Frachtsätzen für die Beförderung von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Kleie tritt mit 1. August 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Neuausgabe der Verkehrsordnung und des Tarifes für Personen und Gepäck.) Mit dem 1. Juli 1894 wird die Verkehrsordnung und der Tarif für den internen Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft A, Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden in Begleitung von Reisenden neu ausgegeben. Diese Neuausgabe enthält u. A. Aenderungen in den Bestimmungen für Zeitkarten (Abonnementskarten), Schülerkarten (Schulbesuchskarten), Fahrscheinbücher (Abonnementsbücher) und Arbeiterkarten, wodurch gegenüber den seitherigen Bestimmungen auch einzelne Beschränkungen und Preiserhöhungen eintreten werden.

Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer und Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für Malz.) Die seit 15. December 1893 eingeführten Ausnahmetarife für die Beförderung von Malz bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen treten mit Ende Juli 1894 wieder ausser Kraft.

Breslau-Sächsischer Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 15. Mai 1894 ist zu dem vom 1. August 1891 ab giltigen Breslau-Sächsischen Gütertarife ein Nachtrag VII in Kraft getreten. Derselbe enthält eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften; Aenderungen und Erweiterungen der Ausnahmetarife 6 a, 8 und 11 für Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe, für Garne aller Art etc. und für Düngemittel; Einführung des Kali- und Düngekalktarifes; Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifes; Aufhebung der Ausnahmetarife 10 und 13 für Getreide aller Art u. s. w., bezw. für Malz mit Giltigkeit vom 1. August 1894. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:
für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2
für jede folgende Woche . . . . „ „ 1½

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHAUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Zu verkaufen ab Zuckerfabrik Mochow:

Eine Waggon-Drehscheibe,

fast neu, mit Kreuzgeleise, Durchmesser 4700 mm. Gefl. Offerten an die **Zuckerfabrik** in **Mochow** bei **Čelakowitz.**

(425)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1007	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Rüben und Rübenschnitze	Gross-Kunzendorf Paskau Lipina-Carlshütte bezw. vice versa	Mähr.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 10 16 20	kr. 5 8 10	kr. 5 8 10	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
1008	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Stärke	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek Friedland	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 22·0 29·1	kr. 15·4 21·0	kr. 6·6 8·1	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
1009	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Dnby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinafic (auch Libnšiner Schacht)	Marchegg loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	51·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	
1010	Südbahn-Gesellschaft		Hoteleinrichtungs-Gegenstände	Bozen-Gries	Welsberg und retour	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1894	Localtarif	Variabel	36 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1011	Südbahn-Gesellschaft		Roheisen	Fiume	Cormons transit	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Anladen durch Partei. Aufgabe mit directen nach Udine lautenden Frachtbriefen. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güter-Verkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güter-Verkehr	6·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	5 Francs pro Tonne = 1000 kg	1·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	Im Kartirungswege		
1012	Böhmischen Nordbahn		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände, welche für den Neubau einer Färberei und Bleiche in Schönlinde bestimmt sind, gelangt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 die im Ausnahmetarif 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50percentige Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Schönlinde zur Anwendung. Die hiernach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1013	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Bakov Jungbunzlau Münchengrätz Svijan-Podol	Ausseig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlage-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 68*) 68*) 68*) 68*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
1014	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	a) Ermässigte Eilgüter b) Frachtgüter der Classe II	Michelob oder umgekehrt	Aussig (A.T.E.) Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.) Dnx Karbitz Settenz Teplitz	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. ad a) 64·0 36·5 48·5 60·0 53·5 54·5	ad b) 54·5 32·5 41·5 50·5 45·5 46·5	Im Kartirungswege		
1015	**Böhmischen Commercial-bahnen**		Steine	Hořic	beliebigen Stationen	Das Aufladen der Steine auf die Eisenbahnwagen mit Benützung des Hebekrahnes hat durch Arbeiter der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Nachlass der tarifmässigen Hebekrahngebühr in Hořic				Im Kartirungswege		
1016	**Kgl. ungar. Staatseisenbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren Güter aller Art	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 8 vom 20. Jänner 1894, sub fortlaufender Nummer 232, publicirte Begünstigung wird mit Giltigkeit vom 3. Tage nach Erscheinen der gegenwärtigen Kundmachung unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf die Station Stadlau ausgedehnt, demnach ist in die Rubrik „nach" der Stationsname „Stadlau" einzuschalten.										
1017	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C b) Holz der Specialtarife 2	Alkenyér Alvincz Belincz-Kiszetó Brasso Lugos M.-Vasárhely Nagyvarád Szatmar Temesvár-Gyarváros Temesvár-Jozsefváros Topolovecz Torda	Klein-Schwechat (via Marchegg—Wien Donauquaibahnhof	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar. Verbandtarif			kr. ö. W. a) 108 109 97 132 99 115 84 94 92 92 96 109	b) 107·5 108·5 96·5 131·5 98·5 114·5 83·5 93·5 91·5 91·5 95·5 108·5	Im Kartirungswege		

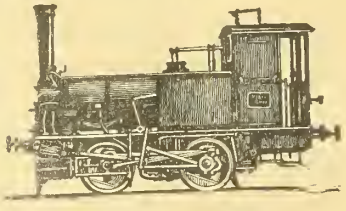
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchen die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1018	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Prachatitz	Woduian Stadt Woduian St. B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 15 16	kr. 14 14	kr. 1 2	Im Kartirungswege		
1019	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. II 20—1 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Jeleśnia	Friedek-Mistek	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarifheft 1, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	22 kr.		Im Kartirungswege		
1020	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bord-, Pflaster- und Saumsteine	Kulteneck, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Braunau am Inn	Bei Aufgabe von, oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 25. Mai 1894, bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1894			0.44 Mark		Im Kartirungswege		
1021	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nižankowice Nowe miasto Dobromil	Jaroslau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde, als Frachtgut zur Beförderung gelangen. — Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender resp. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 8 10 11	kr. 5 6 6·5	kr. 3 4 4·5	Im Kartirungswege		
1022	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Spiritus	Ckyn	Strakonitz	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	19 kr.	17 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1023	K.k.St.B.	Die im Verordnungsblatte Nr. 22, vom 24. Februar 1894, sub P. 475, Nr. 41, vom 12. April 1894, sub P. 777 und Nr. 49, vom 1. Mai 1894, sub P. 908 verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Holz des Specialtarifes 2 von galizischen und bukowinaer Stationen nach Nowosielitza Reichsgrenze (für Russland), finden unter Einhaltung der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli n. St. 1892, vorgesehenen einschlägigen Bestimmungen auf Sendungen, welche ab Nowosielitza per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), eventuell auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1024	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2 (Pos. H—19 der Waarenclassification des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen)	Suczawa transit	Nowosielitza-Reichsgrenze transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directe nach der russischen Bestimmungsstation oder mit nach „Nowosielitza transit (für Russland)" lautenden Frachtbriefen, im letzteren Falle Weiterbeförderung ab Nowosielitza nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen russischen Bestimmungen des Tarifes für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	14 kr.		Im Kartirungswege			
1025	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Position E—6 und E—7 der Güter-Classification des Tarifes Theil 1 vom 1. Jänner 1893	Zöptau	Wien Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donaufer-Bahnhof transito, Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif des Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehres vom 1. Juli 1893	80·3 kr.	71·3 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

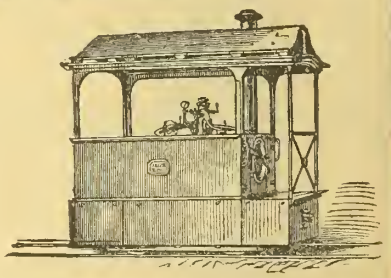
LOCOMOBILEN

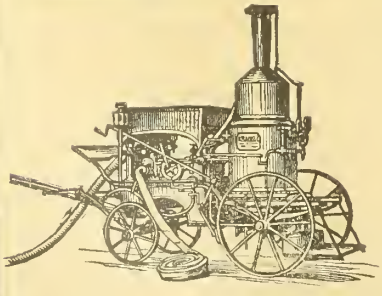
von 2—12 Pferdekraft.

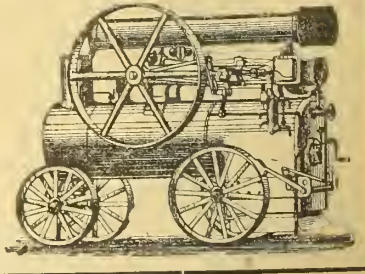
Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







(400)

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 24. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Locomotivprüfungen im Jahre 1893. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 13. Mai 1894, Z. 25.942, an alle Bahnverwaltungen, betreffend die Beachtung der einschlägigen Vorschriften im Falle des Auftretens der Cholera oder choleraähnlicher Erscheinungen unter dem reisenden Publicum.

Da die Cholera im äussersten Osten Galiziens, wenn auch in local ganz beschränkter Ausdehnung und bisher sporadischer Verbreitung, abermals Boden gefasst hat, auch in Russland in den Gouvernements Kowno, Plock, Podolien, Radom und Tschernigow herrscht, in der Türkei nicht erloschen, in Portugal und in den Departements Finistère und Morbihan in Frankreich ausgebrochen ist, so wird, einem Ersuchen des k. k. Ministeriums des Innern entsprechend, die $\frac{\text{k. k. General-Direction}}{\text{geehrte Verwaltung}}$ eingeladen, ihren Organen die Bestimmungen des hierämtlichen Erlasses vom 19. September v. J., Z. 48.967 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1893, Nr. 112, Seite 1769), betreffend Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten, mit der Verpflichtung, dem Auftreten von Cholera und choleraähnlichen Erscheinungen unter dem reisenden Publicum die sorgfältigste Aufmerksamkeit zu widmen, in Erinnerung zu bringen und die politischen Behörden bei der eventuell nothwendig werdenden Durchführung sanitätspolizeilicher Massnahmen mit dem bisher bewährten Eifer zu unterstützen.

Wien, am 13. Mai 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. April 1894, Z. 6246/II, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Uebermittlung von Skizzen der zur Versendung von Branntwein unter dem Bande der Consumabgabe verwendeten Reservoirwagen.

Behufs Erleichterung des Vorganges bei Versendung von Branntwein unter dem Bande der Consumabgabe in Eisenbahn-Reservoirwagen benöthigt das h. k. k. Finanzministerium verlässliche Skizzen dieser Wagen, welche die Situirung der Mannlochdeckel und Ablasshähne bei allen derartigen Reservoirwagen in deutlicher Weise ersichtlich machen, damit die betreffenden Organe angewiesen werden können, wo die Plombirung der bei den Reservoirs angebrachten Oeffnungen, bezw. deren Sperrvorrichtungen, anzubringen ist.

Eine geehrte Verwaltung wird sonach eingeladen, je eine solche Skizze, und zwar speciell für jede Type derartiger Spiritustransportwagen, und, soweit thunlich, mit Angabe der betreffenden Bahn-Inventarnummer der einzelnen Wagen — abgesehen davon, ob diese Wagen Eigenthum der Bahngesellschaft oder von Privaten und blos in den Fahrpark eingestellt sind — anfertigen zu lassen und ehethunlichst anher in Vorlage zu bringen.

Wien, am 29. April 1894.

Lilienau m. p.

Locomotivprüfungen im Jahre 1893.

In Gemässheit des § 21 der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, wurden im Jahre 1893 im Ganzen 138 neue Locomotiven der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Dieselben theilen sich in 100 Locomotiven mit separatem Schlepptender und 38 Tender-Locomotiven, sowie in 121 normal- und 17 schmalspurige Locomotiven.

Von den schmalspurigen Locomotiven waren bestimmt 4 Stück Zahnrad-Locomotiven, System Abt, für die Schafbergbahn, 4 Stück Locomotiven für die Salzkammergut-Localbahn, 3 Stück für die Witkowitzer Werksbahn, 3 Stück für die Localbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen, 1 Stück für die Kladnoer Werksbahn, 1 Stück für die Carl Emilshütte bei Beraun und 1 Stück für die Waldbahn in Demnia wyżna.

Unter den 121 normalspurigen Locomotiven befinden sich 1 feuerlose Locomotive für die Schleppbahn Felixdorf-Blumau und 2 Zahnrad-Adhäsions-Locomotiven, System Abt, für die Eisenerz-Vordernberger Bahn.

In den inländischen Fabriken wurden 132 Stück neue Locomotiven erbaut, u. zw.: 50 Stück in der Locomotivfabrik zu Wr. Neustadt, 40 Stück in der Locomotivfabrik in Floridsdorf, 29 Stück in der landesbefugten Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und 13 Stück in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz.

Die restlichen 6 Locomotiven wurden aus dem Auslande bezogen, und zwar 5 Stück wurden geliefert von der Locomotivfabrik von Krauss in München und 1 Stück von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf. Die 5 ersteren sind ausschliesslich für Industrie- und Schleppbahnen bestimmt, während die von der Maschinenfabrik Hohenzollern gelieferte Locomotive die oben erwähnte feuerlose ist, für welche Gattung Maschinen diese Fabrik allein das Patentrecht besitzt.

Sämmtliche geprüfte Locomotiven gehen durch das abgeschrägte Profil des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen und mit geringer Ausnahme auch durch das Stufenprofil.

Von den gesammten Locomotiven waren die meisten mit innerhalb der Räder liegenden Rahmen und ausserhalb derselben liegenden Cylindern, mit für variable Expansion eingerichteten Steuerungen, System Stephenson, Allan, Groch, Heusinger und Waldegg-Brown, sowie mit Vacuumbremsen, bezw. mit Ejectoren zur Bethätigung der Bremsen des Wagenzuges eingerichtet und werden die Kessel sämmtlicher Locomotiven mit je 2 Injectoren gespeist.

Mit Rücksicht auf die Achsenanzahl vertheilen sich die erprobten Locomotiven bei den einzelnen Bahnverwaltungen folgendermassen: Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Locomotiven mit separatem Schlepptender 30 Stück mit 3 Achsen und 29 Stück mit 4 Achsen, Tender-Locomotiven 2 Stück mit 2 Achsen und 13 Stück mit 3 Achsen; bei der Aussig-Teplitzer Bahn 6 Locomotiven mit Schlepptender zu 3 Achsen, bei der Böhmischen Nordbahn 2 Locomotiven mit Schlepptendern zu 4 Achsen; bei der Schleppbahn Felixdorf-Blumau 1 Tender-Locomotive mit 2 Achsen, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 12 Locomotiven zu 3 und 6 Stück zu 4 Achsen, sämmtlich mit separatem Schlepptender, bei der Localbahn Kapfenberg Seewiesen-Au 3 Tender-Locomotiven mit je 3 Achsen, Kladnoer Werksbahnen 1 Tender-Locomotive mit 2 Achsen, Carl Emilshütte 1 Tender-Locomotive mit 2 Achsen, Oesterr. Nordwestbahn 6 Locomotiven mit separaten Schlepptendern mit je 3 Achsen, Localbahn Častalowitz-Reichenau a/Kn.-Solnitz 2 Tender-Locomotiven mit je 3 Achsen, Salzkammergut-Localbahnen 8 Tender-Locomotiven, und zwar je 4 mit 3 und 4 Achsen, Südbahn-Gesellschaft 5 Locomotiven mit 3 und 4 Locomotiven mit 4 Achsen, und zwar sämmtlich mit separatem Schlepptender, bei den Wiener Localbahnen 2 Tender-Locomotiven mit je 3 Achsen, Witkowitzer Werksbahnen 3 Tender-Locomotiven mit 2 Achsen, bei der Waldbahn in Demnia wyżna 1 Tender-Locomotive mit 2 Achsen, Zuckerfabrik in Klobuk 1 Tender-Locomotive mit 3 Achsen.

Die während der Probefahrten mit den Schnellzugs-Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erzielten höchsten Geschwindigkeiten betrugen 110, bezw. 108 km per Stunde.

Ausser den vorangeführten 138 erprobten neuen Locomotiven wurden noch 30 Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und 3 Stück Locomotiven der Jaworznoer Steinkohlengewerkschaft einer neuerlichen Prüfung unterzogen, welche wiederholte Prüfung aus dem Grunde verfügt werden musste, um einerseits in Verlust gerathene Protokolle zu erneuern, andererseits bei mehreren Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gegenüber der seinerzeit erreichten Fahrgeschwindigkeit eintreten lassen zu können.

Bei je 2 Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Gaisbergbahn (System Rigi), sowie bei 1 Locomotive der Eisenbahn Wien-Aspang haben durchgreifende Reconstructionen platzgegriffen und wurden dieselben aus diesem Grunde einer erneuerten Probe unterunterzogen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 293. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Mai steht in Berathung Punkt XI, „Handelsministerium", A. Eigentlicher Staatsaufwand, und die vom Budget-Ausschusse hiezu beantragten Resolutionen.

Abg. Lupul beschäftigt sich mit der Frage der Ausgestaltung des Localbahnnetzes der Bukowina und wünscht, dass die Regierung der Bukowina zur Förderung des Localbahnwesens eine solche Unterstützung zu Theil werden lasse, wie dies in Galizien bei den podolischen Bahnen der Fall gewesen sei. Die Frage der Förderung des Localbahnwesens sei eine wirthschaftliche Frage und falle daher in den Rahmen des Coalitions-Programms. Er ersucht desbalb, die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes der Bukowina baldmöglichst in Angriff nehmen zu wollen.

Abg. Kulp bemerkt, dass die heutige Tarifpolitik der Regierung für die agricole und gewerbetreibende Bevölkerung von weittragender Bedeutung sei, denn es gehe das Gerücht, dass die Gütertarife der Staatsbahnen abermals eine Erhöhung erfahren sollen. Er verweist auf die Benachtheiligung der mährischen Industriezweige durch die hohen Frachtsätze der mährischen Privatbahnen und betont, dass diese Privatbahnen bei einer Erhöhung der Staatsbahntarife nicht zu bewegen sein werden, ihre Tarife herabzusetzen. Er müsse sich daher auf das Entschiedenste gegen die geplante Tariferhöhung aussprechen. Redner bringt schliesslich eine Reihe von localen Wünschen in Verkehrs-Angelegenheiten vor.

Abg. Ritter von Stalitz wünscht im Interesse der Stadt Triest eine möglichst rasche Lösung der für Triest so hochwichtigen Tauern-Bahn-Frage. Er erörtert sodann die wirthschaftliche Lage Triests und gibt der Erwartung Ausdruck, dass

der Herr Handelsminister der genannten Stadt sein Wohlwollen entgegenbringen werde. Redner schliesst mit dem Wunsche, dass sich der Herr Handelsminister sobald als möglich zum Bau der Tauern-Bahn entschliesse, und dass das Haus die Angelegenheit mit Wohlwollen behandeln möge.

Abg. Tekly bespricht die Begünstigung der ungarischen Grossmühlenbetriebe hauptsächlich durch die massenhafte Einfuhr billigen Weizens aus Rumänien, Russland und den Balkanländern, wodurch die diesseitige Müllerindustrie auf das empfindlichste getroffen werde. Ein anderer Vortheil für die ungarische Grossmühlen-Industrie und eine Schädigung der einheimischen Mühlenbetriebe bestehe in der Prolongirung und wiederholten Stundung der Zollzahlungen für die Einfuhr ausländischen Getreides über die ungarische Grenze. Redner beantragt daher eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, den Veredlungsverkehr in Betreff des Getreides entweder ganz zu verbieten oder doch so zu regeln, dass unsere Landwirthschaft und Mühlenindustrie nicht übermässig geschädigt werde.

Abg. Spinčić spricht über die Hafenanlagen in Istrien, über die von der istrianischen Bevölkerung gewünschten Eisenbahn- und Postverbindungen, sowie über eine entsprechende Berücksichtigung der croatischen Sprache bei den öffentlichen Aufschriften. Schliesslich ersucht er den Herrn Handelsminister auch bezüglich des Localbahnwesens auf die Bedürfnisse des Küstenlandes Bedacht zu nehmen.

Regierungsvertreter Sectionschef Freiherr von Weigelsperg legt gegenüber den Ausführungen des Abg. Spinčić bezüglich der Hafenarbeiten in Istrien dar, was in dieser Richtung bereits geschehen sei. Allerdings müsse damit gerechnet werden, dass der Baucredit durch die Ausgaben für das Baggerwesen, welche übrigens auch diesen Häfen zugutekommen werden, in Anspruch genommen sei. Die Regierung werde jedoch nach wie vor den Interessen der Küste alle Aufmerksamkeit zuwenden.

Abg. Dr. Fux beantragt und begründet eine Resolution in Angelegenheit der Localbahn Olbersdorf—Hotzenplotz und damit in Zusammenhang die Verstaatlichung der Mährisch-schlesischen Centralbahn.

Redner hebt ferner die ausserordentliche Gefahr hervor, welche dem österreichischen Malz- und Gerstenexport durch die jüngsten Massregeln der deutschen Regierung drohe. Um diesem Exporte aufzuhelfen, empfehle sich die Ermässigung der Tarife für Malz beim Exporte, sowie für jene Gerste, welche im Inlande nachgewiesenermassen zur Fabrikation verwendet wird. Schliesslich bittet Redner den Herrn Handelsminister um Abhilfe wegen verschiedener angebliche Uebelstände, über welche sich die Localbahnen bezüglich der staatlichen Aufsicht zu beklagen haben.

Abg. Kaiser kommt auf das Eisenbahnwesen zu sprechen und erörtert die diesbezüglichen Bedürfnisse Schlesiens. Vor Allem sei ein Vorwärtsschreiten in der Verstaatlichungs-Action nothwendig und zunächst die Verstaatlichung der Süd- und Nordbahn ins Auge zu fassen. Redner urgirt den Beginn des Baues der Localbahn Barzdorf—Lindewiese und äussert weiter mehrere Wünsche bezüglich anderer schlesischer Localbahnen. Er hebt die grosse Bedeutung einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen Krakau und Prag hervor und empfiehlt der Regierung diese Frage reiflichst zu erwägen.

In der 294. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Mai wird die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1894 fortgesetzt. In Berathung steht Punkt XI, „Handelsministerium", A. Eigentlicher Staatsaufwand, und die vom Ausschusse hiezu beantragten Resolutionen.

Abg. Biankini bespricht die Frage der Hafenbauten. Es sei zwar richtig, dass in diesem Jahre eine höhere Summe für Hafenbauten in Dalmatien in das Budget eingestellt wurde als im vorigen Jahre, aber diese Summe sei geradezu verschwindend gegenüber der Ausdehnung der dalmatinischen Küste. — Was würde für ein so günstig gelegenes Litorale Alles geschehen, wenn es in den Händen Frankreichs oder Englands, ja auch Italiens sich befände? Oesterreich aber thue sehr wenig für Dalmatien; die schönsten natürlichen Häfen bleiben, wie sie die Natur geschaffen, und in ganz Dalmatien existire kein einziges Dock. Auch für die Hebung von Handel und Gewerbe in Dalmatien geschehe Seitens der Regierung viel zu wenig. — Redner klagt sodann über die Zurücksetzung der croatischen Sprache in Dalmatien und dem Küstenlande. Diese Zurücksetzung gehe so weit, dass die Kenntniss der dentschen Sprache als eine Hauptbedingung für den Seedienst hingestellt werde. Es sei ungerecht, von einem Capitän die Kenntniss so vieler Sprachen zu verlangen, und so komme es, dass die besten dalmatinischen Seeleute sogar beim „Lloyd" zurückgesetzt werden. Es wäre Pflicht der Regierung, die natürlichen Gefühle der Bevölkerung zu schonen und keine Kosten zu scheuen, um die dalmatinische Küste dem Handel zu erschliessen. Wenn Dalmatien, ein so reiches und so günstig situirtes Land, gegenwärtig passiv sei, so liege die Schuld allein daran, dass man keine Investitionen in Dalmatien machen wolle. Ohne Capital könne man eben auch keine Verzinsung verlangen. Redner bespricht sodann die Organisation der österreichischen Seebehörden, welche er als eine veraltete bezeichnet. Sehr bedauerlich sei es, dass bei der Projectirung von Hafenbauten in Dalmatien Seitens der Seebehörden gerade die berufensten Factoren gar nicht zu Rathe gezogen werden. Ein grosser Mangel sei es auch, dass an der ganzen langgestreckten Küste Dalmatiens gar keine Mittel existiren, um Schiffen, welche sich in Seenoth befinden, Hilfe zu bringen. Ueber die mangelhaften Communicationsmittel im Lande will Redner bei dem Capitel „Eisenbahnwesen" sprechen. Auch bezüglich der von ihm heute vorgebrachten Beschwerden und Wünsche will Redner keinen Antrag stellen, aber er hofft, dass der Herr Handelsminister seinen Anregungen die ihnen gebührende Beachtung schenken werde.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Hohes Haus! Ich muss dankbar anerkennen, dass im Laufe der Debatte über die Gebahrung des Handelsministeriums wesentliche Beschwerden oder Bedenken nicht angeführt worden sind. Richtigstellungen, welche auf einzelne kleine Verwaltungsagenden sich beziehen, werden von den Herren Sectionschefs vorgebracht werden, wie dies auch bezüglich der letzten Rede des Herrn Abgeordneten von Dalmatien der Fall sein wird. — Ich behalte mir vor, über die einzelnen Beschwerden die Antwort folgen zu lassen oder dieselben zu erheben.

Im Allgemeinen möchte ich nur auch heute wieder versichern, dass ich für Dalmatien ein sehr warmes Herz habe, dass ich Dalmatien als eines der schönsten, eines der wunderbarsten Länder des adriatischen Meeres und aller Seegestade des Mittelmeeres erkenne und gern dasjenige beitrage, was zur Hebung von Dalmatien möglicher Weise durchzuführen ist. Dabei kann ich aber nicht verschweigen, dass dies nicht geschieht auf Grundlage der Befürwortung der dalmatinischen Abgeordneten, sondern dass die Regierung trotz der Angriffe, welche permanent von diesen Abgeordneten auf die Regierung erfolgen, es thun will, weil sie auch gegenüber jenen Bevölkerungen, welche durch ihre Abgeordneten in dem Sinne nicht richtig vertreten sind, als sie die wohlwollende Regierung mit Absicht und mit absichtlichem Misswollen angreifen, in ihren Aufgaben nicht beirrt wird. Nützlich für Dalmatien sind aber diese Angriffe nicht, sondern sie würden bei einer Regierung, welche nicht so vollständig objectiv ist, wie die Sr. Majestät, allerdings das Gefühl erzeugen, dass dieses Land die Wohlthaten, die es bis jetzt erfahren hat, nicht nur nicht zu schätzen weiss, sondern dass es auch diejenigen, die man ihm ertheilen wird, nicht zu schätzen wissen wird, und zwar aus nationalen Gründen; und dieser Grund, der nationale Grund, auf den Alles zurückzuführen ist, hindert den klaren Blick für die volkswirthschaftlichen Bedürfnisse und volkswirthschaftlichen Fortschritte. Ich vertrete nur den letzteren Standpunkt und antworte deshalb auf diese nationalen Recriminationen nicht, ebensowenig, als ich die nationalen Aspirationen der Dalmatiner in Discussion ziehen will. . . . . .

Es erübrigt das weitere Gebiet des Verkehrswesens, und da möchte ich vor Allem des Seeverkehres gedenken und komme da auf den Lloyd zu sprechen.

Ich kann in Bezug auf den Lloyd nur Günstiges berichten. Es hat sich die Subvention, welche dem Lloyd ertheilt wurde, als sehr fruchtbar erwiesen.

Während das Betriebsjahr 1891 mit einem Deficite von 1,217.447 fl. abschloss, wurde schon im Betriebsjahre 1892, dem ersten unter der neuen Verwaltung, nach Durchführung von Abschreibungen über das statutarische Mass und nach Einstellung der ersten Amortisations-Quote des Deficites der Jahrgänge 1889—1891 ein Reingewinn von 281.666 fl. ausgewiesen.

Die Ergebnisse des Jahres 1893 haben sich sogar sehr günstig gestaltet, indem sich ein Reingewinn von 543.219 fl. ergab, so dass es der Gesellschaft möglich wird, pro 1893 eine vierpercentige Dividende des Actiencapitals zu zahlen.

Das ist meiner Ansicht nach eine ganz schöne Revenue der Actionäre, und wird es wesentlich Sache der Regierung sein, daranf zu sehen, dass, nachdem die Actionäre ihre Rente geniessen, der Gewinn des Lloyd wieder zu weiteren Investitionen des Lloyd verwendet werde, weil die Action der Regierung nicht so sehr darin ihren Grund gehabt hat, den Actionären

einen grossen Gewinn zu verschaffen, als darin, sie vor dem Ruine zu retten und der Handelsschiffahrt einen Gewinn zuzuführen.

Ich kann nicht sagen, dass der Lloyd diese Gesichtspunkte nicht im Auge gehabt hätte. Er hat eine neue Linie von Triest nach Shanghai his Kobe in Ausführung gebracht und die Brasil-Fahrten von sechs auf acht vermehrt und er ist jetzt damit beschäftigt, dem Wunsche der Regierung nachzukommen und eine Eilfahrt von Triest nach Cattaro einzurichten, wozu ein neues Schiff gebaut werden muss, welches mit 15 Meilen laufen soll. Das wird den Verkehr mit Dalmatien wesentlich abkürzen — wieder eine Vorsicht der Regierung für die Verhältnisse in Dalmatien, mit dem Wunsche, dass Dalmatien um 24 Stunden näher an Oesterreich gerückt werde, weil es sich in letzterer Zeit etwas zu sehr davon entfernt hat. Weiter sind vier starke Dampfer gebaut worden, welche die Japan-China-Linie befahren, und nun sollen, nachdem die Regierung die Molos eingelöst hat, weitere drei nene Dampfer gebaut werden, so dass in dieser kurzen Zeit sieben grosse Dampfer und der Dampfer nach Cattaro als achter von dem Lloyd gebaut sein werden. Es ist das eine für diese Zeit sehr schöne Leistung, und wir können erwarten, dass hei der sehr tüchtigen und rührigen Leitung des Lloyd sich dieses Unternehmen entwickelt.

Auch hezüglich der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft kann ich nicht minder Günstiges herichten. Die Consolidirung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat im abgelaufenen Jahre weitere erhebliche Fortschrite gemacht. Die vom Handelsministerium geprüfte und richtiggestellte Betriehsrechnung dieses Jahres weist einen Ueherschuss von 1,669.331 fl. gegenüber einem solchen von nur 671.342 fl. im Jahre 1892 auf.

Der Ueherschuss ist somit in einem Jahre um 1,000.000 fl. gestiegen. Der erzielte Ueberschuss wird ausschliesslich zur Tilgung des aus früheren Jahren übertragenen Verlustsaldos verwendet werden, welch letzterer sich dadurch auf 568.161 fl. verringert, die Erneuerung und Reconstruction des Schiffsparkes schreitet stetig vorwärts. Bisher wurde der gesellschaftliche Schiffspark um vier neue Dampfer vermehrt, 17 Dampfer wurden unter Erzielung eines wesentlichen Gewinnes an Zugkraft umgebaut und zehn Dampfer unter Verminderung ihres Kohlenverhrauches reconstruirt. Die Schleppflotte wurde um 42 nach einer hewährten und vom Handelsministerium genehmigten Type gebaute Boote, von denen 30 eine Tragfähigkeit von 650 Tonnen und 12 eine solche von 45 Tonnen haben, vermehrt. 30 weitere Schleppboote stehen im Bau. Die Gesammtkosten der während der bisherigen Vertragsdauer von der Gesellschaft ausgeführten Neu- und Umhauten betragen 2,786.000 fl. Auch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist also durch die weisen Massregeln, welche mein verehrter Vorgänger im Amte dem Hause empfohlen hat, nicht nur consolidirt worden, sondern ist in der Lage, den Donauverkehr wesentlich zu fördern nnd der Oesterreich gestellten Aufgahe, die Donau als Verkehrsader zn beherrschen, nachzukommen.

In nenerer Zeit höre ich, dass die ungarische Regierung hestrebt sei, eine andere Gesellschaft daneben zu snbventioniren. Ich will mich über die Intention der ungarischen Regierung nicht weiter aussprechen und möchte nur glauben, dass es nicht im Interesse heider Theile, die ein gemeinsames Interesse an der Hebnng ihrer Volkswirthschaft haben, gelegen sein kann, eine Concnrrenz in dem Sinne zu schaffen, um beide Gesellschaften lebensunfähig zu machen, nachdem die eine kaum lebensfähig geworden ist. Ich glaube, dass eine Vereinbarung mit Ungarn allerdings stattfinden könnte, um den Schiffahrtsverkehr auf der Donau so zu gestalten, dass er für beide Reichshälften günstig und vortheilhaft wäre.

Was Oesterreich betrifft, so wird es auf der beschrittenen Babn vorwärts und nicht zurückgehen, und werden wir den Donauverkehr und die Verbindung mit den unteren Donauländern mit unserer Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf alle Fälle aufrechterhalten.

Ich fühle mich verpflichtet, bei dieser Gelegenheit auch über die verschiedenen Canalprojecte ein Wort zu verlieren, und will in dieser Beziehnng nur sagen, dass für den Donau-Oder-Canal allerdings bereits ein Project vorliegt, ja gestern sogar im Hause ein Modell über die Art der Ueberwindung der Höhenunterschiede aufgestellt worden ist, welches nach dem Principe der schiefen Ebene construirt ist. Die Prüfung dieses Projectes und Untersuchungen über die Möglichkeit der technischen Durchführung desselben sind jedoch noch nicht abgeschlossen, weshalb auch die Regierung nicht in der Lage ist, in dem gegenwärtigen Stadium sich über das Project auch nur im Entferntesten auszusprechen.

Im Allgemeinen lässt sich bezüglich dieses Projectes nur sagen, dass ein Project mit ganz gleichen technischen Anlagen noch nicht existirt, dass andererseits die Betriebskosten eines solchen Canals ausserordentlich schwer zu ermitteln sind und dass es anch für die Ertragsfähigkeit des Canals einen Factor giht, der sehr zweifelhafter Natur ist und sich auch sehr schwer ermitteln lässt, das ist die Tariffrage, weil wir nicht wissen können, inwieweit nach der Betriehseröffnung anf dem Canale die concnrrirenden Bahnen mit ihren Tarifen herabgehen könnten, und so auch den Ertrag des Canals in Frage stellen würden. Im Allgemeinen hat das Handelsm nisterium bei Beurtheilung dieser Projecte auch auf den volkswirthschaftlichen Standpunkt und nicht blos auf jenen des Verkehrswesens Bedacht zu nehmen, weshalh solche Verkehrsverbindungen nur in dem Masse zu befürworten sind, als der Staat dafür leistungsfähig ist, das heisst, als es möglich ist, dieselben dnrchzuführen, ohne wesentlich den Staat zu belasten uud ohne das Gleichgewicht des Staates zu alteriren.

Denn das Gleicbgewicht in unserem Staatshanshalte ist Dasjenige, was auch von meinem Stundpunkte als die erste Bedingung der Volkswohlfahrt erkannt werden muss, nnd diesen Boden zu verlassen, wird mich gar kein noch so verlockendes Project und gar keine Zukunftsberechnung abbringen können, weil ich die feste Ueherzeugung habe, dass das eine dieser Grundlagen ist, von denen ich früher gesprochen habe und auf denen sich eine sichere, allmälige, vielleicht langsamere Entwicklung der Volkswohlfahrt in Oesterreich aufbauen muss.

Diese Gesichtspunkte, die ich vertrete, sind wohl allgemein anerkannt und nicht disputahel. Dass ich Wien als den Centralpunkt nnseres Verkehres hetrachte und den Verkehr in Wien und nach Wien fördere, ist selbstverständlich, und desbalb war die Regierung auch bestrebt, die Verkehrsanlagen und die Verkehrsmittel iu Wien so schnell als möglich zur Durchführung zu bringen, damit in Wien sich das Centrnm des Verkehres hebe und stärke.

Anderentheils ist es selbstverständlich, dass ich das grösste Gewicht auf eine Verbindung von Wien mit dem Hafen lege, und dass ich ein grosses Gewicht lege auf die Bedingnisse unseres österreichischen Hafens, so dass dort die Handels- und Verkehrsbedingnisse für die Stadt Triest die günstigsten sind, und ich bin überzeugt, dass durch die Bewilligung der Lagerhäuser, welche das Abgeordnetenhaus heuer schon vorgenommen hat, ein Theil dieser Aufgabe in Triest erfüllt ist. . . . . .

Abg. Wimhölzel bespricht die alternativen Projecte der Tauern- und Karawankenbahn, dann die Kremsthalbahn und die noch immer fehlende Verbindung des Urfahrer Bahnhofes mit dem Staatsbahnhofe in Linz. In Betreff der alternativen Projecte der Tanern- oder der Karawankenbahn znr Herstellung einer kurzen Verhindung von Böhmen, Oberösterreich, Steiermark etc. mit Triest kann sich Redner für keine der vorgeschlagenen Trassen erwärmen, weil sie nicht knrz genug seien. Es müsse die kürzeste Linie nach Triest gesucht werden, wenn die Concurrenz mit der süddeutschen Industrie ermöglicht werden solle. Jede andere Linie verfehle den Zweck und würde nur die lebensunfähigen Touristenbahnen vermehren. Die Tauernbahn wäre ein Experiment, welches sich finanziell sehr schwer rächen würde. Er könne daher zur Fortsetzung der Vorarheiten für die Tauernbahn seine Zustimmung nicht gehen.

Regierungsvertreter Sectionschef Freiherr von Weigelsperg constatirt zunächst gegenüber den diesbezüglichen Beschwerden des Abg. Biankini, dass in den letzten Jahren nicht unbedeutende Summen aus Reichsmitteln für Dalmatien aufgewendet worden seien. Was die sprachlichen Verhältnisse der in Dalmatien im Dienste der Seeverwaltung stehenden Personen betreffe, so seien 91 Percent derselhen aus dem Küstenlande gebürtig und nur 9 Percent aus allen übrigen Kronländern zusammen. In Bezug auf die sprachlichen Verbältnisse sei den Anforderungen der Bevölkernng vollauf Rechnung getragen. Was endlich die heanständete Qualification der Beamten anbelange, so bemerkt der Herr Regierungsvertreter, dass das Personal der Seeverwaltung aller Instanzen vorzugsweise aus solchen Kreisen recrutirt werde, die eine maritime Befähigung besitzen. Es werden auch vielfach Kräfte aus der Kriegsmarine angeworben. Wenn aher auf zwei Fälle hingewiesen wurde, wo untergeordnete Organe im Dienste der Seeverwaltung, und zwar Organe unterster Instanz, diese Qualification nicht besitzen, so handle es sich hiehei um Personen, die in viel früherer Zeit acquirirt wurden, jedoch Landeskinder sind.

Abg. Thuruher wünscht eine bessere Verbindung zwischen Vorarlberg und Bayern und beantragt eine Resolution bezüglich der Herstellung der Bregenzerwälderbahn.

Es gelangt eine Reihe von Resolutionen zur Verlesung, und zwar: Eine Resolution des Abg. Dr. Roser wegen Bestellung eigener Inspectoren und Errichtung von Lehrcursen für das Sanitätswesen im Eisenbahnbetriebe; ferner eine Resolution des Abg. Robić wegen Fortsetzung der Eisenbahn-Verstaatlichungsaction und eine Resolution desselben Abgeordneten wegen Durchführung der Terrainaufnahme zum Zwecke der Projectsverfassung für die Bahn Unter-Drauburg—Wöllan; endlich eine Resolution des Abg. Dr. Gregorčić wegen des Baues der Localbahn Görz—Haidenschaft.

Abg. Dr. Kögl bespricht das Staatseisenbahnwesen und findet, dass zur Beseitigung des von ihm berechneten Deficites eine Erhöhung der allzu niedrigen Tarife unvermeidbar sei. Durch die passive Bilanz der Staatsbahnen sei nicht nur die Verstaatlichungsaction gehemmt, sondern es wirken die niedrigen Tarife der Staatsbahnen auch lähmend auf die Entwicklung des Localbahnwesens. Redner bespricht schliesslich auch die Organisation der Verwaltung der Staatsbahnen und findet, dass dieselbe den Verkehrsbedürfnissen nicht vollständig entspreche.

Abg. Szczepanowski entgegnet dem Abg. Dr. Kaizl mit dem Hinweise auf die volkswirthschaftlichen Vortheile der niedrigen Tarife der Staatsbahnen und auf den Umstand, dass das Deficit sicher noch höher wäre, wenn nicht durch die Tarifherabsetzung der Verkehr belebt und mehr als verdoppelt worden wäre. Dadurch sei jetzt schon die frühere Staatssubvention unter die Hälfte gesunken, und es sei nicht zu zweifeln, dass mit der Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes und der Erreichung einer grösseren Verkehrsdichtigkeit die Rentabilität der Staatsbahnen steigen werde. Uebrigens sei Oesterreich bei der Feststellung der Eisenbahntarife von der Weltconcurrenz abhängig. Redner bespricht sodann die Frage des Localbahnwesens und spricht dem Herrn Handelsminister seine Anerkennung aus für die glückliche Art und Weise, wie er für den Ausbau des Verkehrsnetzes gleichsam durch eine Coalition zwischen dem Staate und den einzelnen Ländern vorsorgen wolle. Diese glückliche Idee werde zu einer ersprieslichen Lösung der Frage der Erbauung von Localbahnen dienen. Ein weiteres Erforderniss zur glücklichen Lösung dieser Frage sei die Aenderung unseres Localbahngesetzes, denn dasselbe entspreche den gegenwärtigen Verhältnissen ganz und gar nicht. Wenn es schon nicht mehr möglich sei, das neue Localbahngesetz noch in diesem Sessionsabschnitte einzubringen, so möge dies wenigstens in möglichst kurzer Zeit geschehen, damit wirklich ein grosser Anfang auf dem Gebiete der Vervollkommnung unseres Communicationswesens gemacht werde. Redner findet die Verwaltungskosten der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen zu hoch und erhofft diesbezüglich von dem im Handelsministerium neuerrichteten Amte für das Localbahnwesen eine günstige Aenderung.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Bahnlinien Tynischt-Hrochowteinitz-Chrudim-Heřmanměstetz, Hrochowteinitz-Rositz-Chrast und Prachowetz-Zawratetz. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des von Dr. Johann Figar, Advokat und Bezirksohmann in Chrudim vorgelegten Projectes für die normalspurigen Bahnlinien Tynischt-Hrochowteinitz-Chrudim-Heřmanměstetz, Hrochowteinitz-Rositz-Chrast und Prachowetz-Zawratetz für den 29. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der in Dienstleistung bei der k. k. Statthalterei in Prag stehende k. k. Bezirkscommissär Herr Heinrich Mahling betraut. [G.-I.-Z. 8743.]

Königl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Zittau—Reichenberg: Güterschuppen und Verladerampe in Machendorf.) In der Station Machendorf wird ein Güterschuppen und eine Verladerampe mit Rückstossweiche errichtet. [29. April, Z. 21.454.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Strecke Chodau—Elbogen-Neusattel: Zweites Geleise: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Chodau—Elbogen-Neusattel für den 28. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 8998.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Station Gross-Wossek.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. October 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Erweiterung der Station Gross-Wossek zur Ausführung genehmigt. [28. April, Z. 18.358.]

— (Linien Wien—Tetschen und Prag—Mittelwalde: Stockgeleise-Herstellung in Polep und Mšetic.) In der Station Polep der Linie Wien—Tetschen und in der Station Mšetic der Linie Prag—Mittelwalde wird aus Anlass des gesteigerten Rübenverkehrs je ein Stockgeleise hergestellt. [13. April, Z. 19.493.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Anbau an das Wärterhaus Nr. 15 in Chwala-Počernitz.) Aus Anlass der Erweiterung der Bahnmeisters-Wohnung wird in der Station Chwala-Počernitz beim Wärterhaus Nr. 15 ein Anbau hergestellt. [5. Mai, Z. 23.926.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Bahnerhaltungsmagazin in Jungbunzlau.) In der Station Jungbunzlau wird ein Schuppen zur Unterbringung von Werkzeugen und Materialien für den Bahnerhaltungsdienst hergestellt. [26. April, Z. 17.671.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschrod—Liebau: Erweiterung der Station Smiřic: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Königinhof hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für die Erweiterung der Station Smiřic für den 25. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann von Königinhof betraut. [G.-I.-Z. 8034.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Erweiterung der Station Rosenthal.) In der Station Rosenthal wurden anlässlich der Erweiterung derselben im Heizhause ein Wasserstandszeiger, ein Geländer für die zum Reservoir führende Stiege und eine Kohlenrampe hergestellt. [1. Mai, Z. 23.249.]

— (Kohlenschuppen in Rosenthal.) In der Station Rosenthal der Strecke Reichenberg—Gablonz wurde ein Kohlenschuppen hergestellt. [1. Mai, Z. 23.254.]

— (Strecke Gablonz—Tannwald: Pläne der Dessebrücke.) Die Pläne der Eisenconstruction für die Dessebrücke in km 26·479 der Strecke Gablonz—Tannwald wurden unter den Seitens der Commission festgestellten Bedingungen genehmigt. [28. April, Z. 22.635.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Dumrowitz.) Mit 1. Mai wurde die in der Strecke Budweis—Salnau, zwischen den Stationen Goldenkron und Krumau neu errichtete Haltestelle Dumrowitz, und zwar nur für den Personenverkehr eröffnet. Eine Fahrkartenausgabe findet in dieser Haltestelle nicht statt. Die Abfertigung der Reisenden erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge. Eine Gepäcksaufnahme, bezw. Gepäcksabgabe, findet daselbst ebenfalls nicht statt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Umbau einer Lastzugs-Locomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angesuchte Bewilligung zum Umbaue einer Lastzugs-Locomotive Serie Gr V d, welche mit einem neuen Kessel „Bauart Lenz“ nach den in Vorlage gebrachten Constructionszeichnungen versehen werden soll, genehmigt. Die projectirten Constructions-Aenderungen sollen in der gesellschaftlichen Werkstätte zu Floridsdorf durchgeführt werden. [Z. 18.346.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Locomotivprüfung.) Am 22. März fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmten Secundär-Tenderlocomotive statt, welche in der Locomotivfabrik vormals Krauss & Comp. in Linz gebaut wurde und mit der Inventarsnummer 11 G und dem Namen „Emil Müller“, bezeichnet ist. Der Kessel dieser nach den mit Handelsministerial-Erlass Z. 15.632 ex 1893 genehmigten Typenplänen erbauten Locomotive wurde laut Certificat am 26. Jänner der gesetzlichen Druckprobe anstandslos unterzogen. Die Maschine hat drei Achsen, welche

sämmtlich gekuppelt sind. Die Triebachse ist die zweite von vorne. Die Dampfcylinder sind aussenliegend bei innenliegenden Rahmen, die Steuerung ist nach Construction Allan aussenliegend und geschiebt die Umsteuerung mittelst Hebel. Die Uebertragung der Maschinenkraft auf die Achsen besorgen sechs Blattfedern. Die Ausrüstung des Kessels und der Locomotive besteht ausser der vollständigen Armatur aus variablem Blaserobr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse mit Schalldämpfer, Spindelbremse, Wechsel für Pulsometer, Wechsel für die Dampfheizung, Ricour-Ventil, Natron-Lubricator, Dampfsammelrohr, Schutzvorrichtung gegen Zerspringen der Wasserstandsgläser, Schneeräumerblechen, Tyresschmiervorrichtung, Sandstreuapparat, Fangschleifen für die Bremsklotztraversen, Signalglocke etc. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht der Locomotive beträgt im Ganzen 37·2 t. Bei der auf der Strecke Deutschbrod—Polna und retour der Oesterr. Nordwestbahn unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit nach vorwärts von 52 km, nach rückwärts von 45 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit nach vorwärts von 48 km und nach rückwärts von 38 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das durchwegs befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, diese Maschine dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn zu übergeben.

[Z. 24.093.]

Zusammenstellung

der im Monate April 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1056	16.781	4.620	22.457	32	40	14	86	0·4	69	3	86	.	.	.	.	2	.	8
Nordöstliche Linien	180	3.360	3.750	7.290	.	15	36	51	0·7	21	3	58	1	.	.	.	1	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	240	.	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	570	.	630	1	2	.	3	0·4	3	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	18	391	334	743	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	120	944	810	1.874	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	60	331	180	571	.	2	.	2	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	76	301	1.530	1.907	5	2	2	9	0·5	6	1	10	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	300	720	1.020	.	2	.	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	120	330	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	452	3.963	3.136	7.551	4	9	1	14	0·2	12	1	12	3	.	.	.	.	.	1
Kascbau-Oderberger Eisenbahn	.	420	.	420	.	1	.	1	0·2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	450	60	510	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	330	2.865	1.830	5.025	4	.	.	4	0·1	4	.	.	.	.	.	.	1	.	1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	504	4.675	3.150	8.329	11	15	26	52	0·6	23	.	49	.	.	.	.	3	1	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	240	40	280	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	693	4.427	935	6.055	13	32	2	47	0·7	52	.	37	.	.	.	1	1	1	3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.080	330	1.410	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	240	360	.	2	4	6	1·6	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.200	.	1.225	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3574	43.048	21.845	68.467	70	125	85	280	.	196	8	261	4	.	.	1	9	2	18

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·0 „
3. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
5. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0·0 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·0 „
7. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
8. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·1 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·1 „
10. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·1 „
11. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·2 „
12. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·2 „
13. Kascbau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·2 pCt.
14. Böhmische Westbahn . . . . . 0·3 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·4 „
16. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·4 „
17. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·5 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·6 „
19. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·7 „
20. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·7 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·6 „

Schiffahrt.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Durch eine Bekanntmachung der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden N. als Elbestromamt vom 4. April 1894 wird das Ankern der Schiffe und das Einsetzen der Schricken Seitens der Flösser vor der Spaltholz'schen Holzschleppe in Lanbegast, vor den Grumbt'schen Geleiseanlagen in Dresden Neustadt und an dem abbrüchigen Ufer bei Neumakten, zwischen der Jakob'schen Fähre und dem oberen Correctionsdammanschlusse ausdrücklich verboten. Zuwiderhandlnngen werden mit Geldstrafe von 3—60 Mk. geahndet. Im Falle der Wiederholung können die Geldstrafen bis auf das Doppelte erhöht werden. An Stelle der uneinbringlichen Geldstrafe tritt verhältnissmässige Haft.

Durch eine Bekanntmachung der kgl. Amtshauptmannschaft Meissen als Elbestromamt vom 21. April 1894 wird betreffs der Schiffahrt und Flösserei durch die Meissener Elbebrücken Nachstehendes verordnet: Nachdem dnrch die mit Verordnung vom 9. Jänner 1894 verlantbarten strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Elbe das Treiben der Flösse bei Nacht überhaupt nnd die Thalfahrt mit beladenen Segelfahrzeugen dnrch die Meissener Elbebrücken insbesondere verboten worden ist, haben alle Flösse und beladenen Segelfahrzeuge, welche vor Anbruch der geordneten Nachtzeit die hiesigen Elbebrücken nicht mehr zu passiren vermögen, anf der Stromstrecke bei Sörnewitz rechtzeitig zn stellen und daselbst zu übernachten. Bei allen Wasserständen von Null am Dresdener Pegel aufwärts wird das Stellen von Flössen und beladenen Segelfahrzeugen, welche die Meissener Brücken zu passiren haben, anf der Stromstrecke bei Niederspaar oberhalb Meissen für die Zukunft verboten. Thalgehende Flösse und beladene Segelfahrzeuge, welche durch Nothumstände oder sonst veranlasst werden, vor Anker zn gehen, haben sich vor Wiederanfnahme ihrer Fahrt durch die Elbebrücken bis Sörrewitz bergauf schleppen zu lassen. — Zuwiderhandlungen werden mit Strafe bis zn 150 Mk. oder entsprechender Haft belegt. Die elbestromamtliche Bekanntmachung vom 15. März 1879 wird hiedurch aufgehoben.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten aus Triest in der Woche vom 21. bis zum 27. Mai.)

Adriatischer Dienst.

23. Mai, um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.

24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.

24. „ nm Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän G. Bojanovich, nach Venedig.

25. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.

26. „ nm Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

27. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Lazzari, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

22. Mai, nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Achille", Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräns nnd Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè nnd Rhodns.

23. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von S. Giov. di Medna, Santi Qnaranta, Corfn, Santa Manra, Argostoli, Calamata, Piräns, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch nnd Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Batnm, Odessa, Varna, Bnrgas, Knstendjè, Sulina, Galatz und Braila.

24. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne", Capitän A. Orlando, nach Syrien nnd Karamanien bis Constantinopel, mit Berührnng von Finme, Corfn, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.

25 „ zn Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Matiazzi, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol nnd Rhodns.

26 „ nm 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Elektra", Capitän G. de Grisogano, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräns nnd Dardanellen. Anschlnss in Piräns nach Khios, Smyrna nnd Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsnn, Kerasnnd, Trapeznnt, Batnm, Odessa, Snlina, Galatz, Braila, Varna, Bnrgas nnd Knstendjè.

Dienst nach Ostindien, China nnd Japan.

3. Juni zn Mittag: Dampfer „Orion", Capitän C. Bellen, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschlnss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 12. Mai herausgegebene LXIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 567: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. Mai 1894, Z. 7982, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfnhr von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach, bezw. durch Schlesien.

— (Inhalt des LXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 17. Mai herausgegebene LXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 568: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. Mai 1894, Z. 35.927, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr. 569: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. Mai 1894, Z. 64.446, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr. 570: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. Mai 1894, Z. 6036, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr. 571: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. Mai 1894, Z. 8252, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

— (Inhalt des LXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 18. Mai herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 572: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. Mai 1894, Z. 38.261, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr. 573: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 12. Mai 1894, Z. 12.102, betreffend die Ausscheidnng des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr. 574: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. Mai 1894, Z. 16.096, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

— (Inhalt des LXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.(Das am 21. Mai herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 575: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 12. Mai 1894, Z. 4601, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr. 576: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 17. Mai 1894, Z. 6117, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Generalversammlungen.

26. Mai: Steyrthalbahn.
26. „ Eisenbahn Lemberg-Belzec-Tomaszow.
26. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
28. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
28. „ Südbahn-Gesellschaft.
28. „ Dux-Bodenbacher Bahn.
28. „ Anstro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Böhmische Westbahn.
29. „ Dampftramway vormals Krauss & Comp.
29. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
30. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
30. „ Erste ungar.-galizische Eisenbahn.
31. „ Kaschau-Oderberger Bahn.
31. „ Böhmische Nordbahn.
31. „ Böhmische Westbahn.
31. „ Kolomeaer Localbahnen.
2. Juni: Localbahn Strakonitz-Winterberg.
6. „ Localbahn Asch-Rossbach.
16. „ Fünfkirchen-Barcser Bahn.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1894 zur Eröffnung gelangenden k. k. Staatsbahnlinie **Stanislau—Woronienka** wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag Gulden
I	Einfache angestrichene und nicht angestrichene Möbel	3600
II	Feinere Möbel mit Anstrich	2500
III	Harte, gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2600
IV	Gepolsterte Ruhebetten	500
V	Uhren	600
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	2230
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe und Karren	2420
VIII	Schiebtruhen	520
IX	Wasserbottiche	350
X	Laternen	1800
XI	Spenglerwaaren, exclusive Laternen	890
XII	Gusseiserne Laternensäulen	550
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	1630
XIV	Feuerspritzen	1300
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1250
XVI	Eiserne Möbel	250
XVII	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren und Werkzeug-Garnituren	1400
XVIII	Winden	250
XIX	Wagendecktücher	680
XX	Bettgarnituren und Leinenwaaren	380
XXI	Bürstenbinderwaaren	65
XXII	Luster und Lampen	820
XXIII	Feilen	65
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken aus Metallguss	250
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	280
XXVII	Gitter- und Siebwaaren	160
XXVIII	Zeichnen- oder Schreib-Requisiten und Signalhörner	160
XXIX	Stempel und Siegeln	310
XXX	Wechsellaternen	690
	Summe	28600

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen** bis längstens 7. September 1894 geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Krakau und Lemberg und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Stanislau eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 12. Juni 1894, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht dem Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Farbiges
Carbolineum Krause
zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
des
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf
Stets **reichhaltiges Lager** von
Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;
halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)
für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.
Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.
Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.
Bureau bei **Baiersdorf & Biach, Wien,** I., Kolowratring 9.
NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.
(421)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 24. bis inclusive 27. Mai, vom 8. bis inclus. 15. August und vom 3. bis inclus. 8. September 1894 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dzieditz—Saybusch-Zablocie zu den fahrplanmässigen Personenzügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit fünftägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 27. Mai, 15. August und 8. September ein Separat-Personenzug:

Abfahrt von Bielitz . . . . . 6 U. 35 M. Früh
Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska . . 9 U. 22 M. Vorm.
und
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska 2 U. Nachm.
Ankunft Bielitz . . . . . 4 U. 50 M. Nachm.

zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 21. Mai 1894. [420]

Ausnahmetarif für Eisenbahn-Fahrzeuge von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova.

Tarifirung von Schneepflügen.

Vom 1. Juni 1894 ab gelten die Frachtsätze der Abtheilung C, Serie I, des vorbezeichneten Ausnahmetarifes vom 1. October 1893 auch für Schneepflüge, welche auf eigenen Rädern rollen.

Der Transport derartiger Schneepflüge selbst ist jedoch von der vorherigen Vereinbarung mit der Eisenbahn abhängig.

Wien, am 21. Mai 1894. [421]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenbahn-Fahrzeuge von süddeutschen Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova.

Tarifirung von Schneepflügen.

Vom 15. Juni 1894 ab gelten die Frachtsätze der Abtheilung C, Serie I, des vorbezeichneten Ausnahmetarifes vom 1. Februar 1894 auch für Schneepflüge, welche auf eigenen Rädern rollen.

Der Transport derartiger Schneepflüge selbst ist jedoch von der vorherigen Vereinbarung mit der Eisenbahn abhängig.

Wien, am 21. Mai 1894. [422]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Olmütz St.E.G. in den Tarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 wird die Station Olmütz St.E.G. in vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Für Sendungen nach Olmütz St.E.G. werden die in dem Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1892 für den genannten Verkehr für die Station Olmütz M.Schl.C.B. enthaltenen Frachtsätze zuzüglich 2 kr. pro 100 kg berechnet.

Wien, am 21. Mai 1894. [423]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung der Ausnahmetarife für Getreide etc. und Malz mit 1. August 1894.

Mit 1. August 1894 treten die in den Tarifen, Theil II, Heft 2, 3 und 4, des oben bezeichneten Verbandes nebst Nachträgen unter Ausnahmetarif Nr. 1 bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc., sowie für Malz, ausser Kraft.

Die Einführung neuer Ausnahmefrachtsätze wird besonders bekannt gemacht werden.

Wien, am 21. Mai 1894. [424]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Tour- und Retourkarten nach Mattuglie-Abbazia, deren Preise den Zuschlag für eine 7tägige Pension in den gesellschaftlichen Hotels in Abbazia enthalten.

Vom 1. Juni 1894 an bis auf Weiteres gelangen in unseren Stationen Wien (Südbahnhof) und Budapest (Südbahnhof) Tour- und Retourkarten I. und II. Classe nach Mattuglie-Abbazia zur Ausgabe, welche Anspruch auf 7tägige Pension (Getränke nicht inbegriffen) in den gesellschaftlichen Hotels in Abbazia gewähren.

Preise:

Von Wien I. Classe	K. 164 =	ö.W. fl. 82.—
II. „	„ 140 =	„ 70.—
Von Budapest I. Classe	„ 176 =	„ 88.—
II. „	„ 150 =	„ 75.—

Für diese Tour- und Retourkarten gelten rücksichtlich der Bahnfahrt die gleichen Bestimmungen wie bei Tour- und Retourkarten für den Fernverkehr auf der Südbahn, mit der Ausnahme, dass Kinder den gleichen Fahrpreis wie Erwachsene bezahlen.

In Betreff der 7tägigen Pension gibt die Direction der gesellschaftlichen Curanstalten in Abbazia nähere Auskünfte.

Wien, am 15. Mai 1894. [425]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1026	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächsisch-Oesterr. Verbandstarifes	Friedrichswald (Station der Oe.N.W.B.) oder vice versa	Berthelsdorf Freiberg i. Sachs. Gröditz Grossschirma Grossvoigtsberg Hainsberg Halsbrücke Königstein Limmritz Mügeln b. Pirna Pirna Waldheim	Aufrechthaltung der für den bezüglichen Ausnahmetarif giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfennige a) / b) A 103 / 91 B 1 / 1 A 102 / 90 B 1 / 1 A 110 / 96 B 1 / 1 A 105 / 93 B 1 / 1 A 106 / 93 B 1 / 1 A 90 / 87 B 1 / 1 A 104 / 92 B 1 / 1 A 76 / 75 B 1 / 1 A 113 / 98 B 1 / 1 A 83 / 81 B 1 / 1 A 81 / 79 B 1 / 1 A 114 / 100 B 1 / 1		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und sind dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt abzuziehen
1027	**Südbahn-Gesellschaft**		Schafwolle	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B.	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen, unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenstehenden Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 2 für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 25. Mai 1891	411 Heller, incl. Mgb. u. Stener	298 Heller, incl. Mgb. u. Steuer	113 Heller	Im Kartirungswege		
1028	**Südbahn-Gesellschaft**		Phönix-Waschlauge	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) Baden Wr.-Neustadt Graz S.B. Wildon Spielfeld Marburg Pettau Cilli Laibach S.B. Reichenburg Rann Sopron S.B. Lövöl Acsád Kanizsa Balaton-Szt. György	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 500 481 465 328 304 288 272 272 213 136 221 231 490 465 440 347 381	Heller 356 343 334 260 244 232 220 220 178 116 184 190 350 337 323 270 289	Heller 144 138 131 68 60 56 52 52 35 20 37 41 140 128 117 77 92	Im Kartirungswege		
1029	**Südbahn-Gesellschaft**		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 19. December 1893, sub fortl. Nr. 2574, publicirte Frachtermässigung für Getreide ist unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen dahin richtigzustellen, dass die mit 20 Hellern pro 100 kg ausgewiesenen Nachlässe durchwegs auf 24 Heller pro 100 kg zu lauten haben und demzufolge die zugestandenen Frachtsätze in gleicher Weise um 4 Heller pro 100 kg sich ermiedrigen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1030	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schotter	Littitz (Ausweiche zwischen Pottenstein und Seuftenberg)	Abtsdorf	Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	12·4 kr.		Im Kartirungswege		
1031	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Kunovitz	Wessely an der March	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 7·1	kr. 6·0	kr. 1·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu besorgen
				Gaya					10·3	8·2	2·1			
				Bohuslavitz bei Gaya					11·3	9·0	2·3			
1032	**Südbahn-Gesellschaft**		Panoramawagen, Circuswagen, Wagen für Schaubuden und dergl. leer und beladen, als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn		Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro verwendeten Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Classe A*)			Im Kartirungswege		*) Insoferne sich die normale Frachtberechnung nach Classe I unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil I (Seite 145) nicht billiger stellt
1033	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreideschrot	Barcs	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	166 Heller incl. ungar. Steuer	126 Heller incl. ungar. Steuer	40 Heller incl. ungar. Steuer	Im Kartirungswege		
1034	**Südbahn-Gesellschaft**		Dolomit	Innichen	Wörgl	Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1894	Anhang zum Localtarife, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf	Heller 64	Heller 60	Heller 4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbr., welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Toblach					62	58	4			
1035	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche zu Erweiterungsbauten und zur Einrichtung einer Brauerei und Malzfabrik in Agram Verwendung finden, gelangt bis Ende December 1894 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn das gedachte Etablissement mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.											

Fortlaufende Nr.	1036	1037	1038
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn
von der			Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Rübenschnitze und Satnrationsschlamm	Mineralische Kohlen	Holz des Specialtarifes 2 (in vollen Wagenladungen)
für die Transportstrecke von	Zuckerrühen	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere	Tnrnan (S.N.D.V.B.)
für die Transportstrecke nach	Chropin	Karwin	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Zdounek	Petersdorf	Gablonz-Brandl
und gilt in der Zeit	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Minimalquantum von 1000 Tonnen** (sage Eintausend Tonnen à 1000 kg). Aufrechthaltnng der für Güter des Specialtarifes 2 giltigen allgemeinen nnd besonderen Bestimmungen
	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	12·7 kr. / 14·6 kr.	41·3 kr. / 39·7 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	10·5 kr. / 12·4 kr.	38·9 kr. / 37·3 kr.	21·4 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	2·2 kr. / 2·2 kr.	2·4 kr. / 2·4 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe auf den Namen dee Contrahenten lautend, bis spätestene Ende Febrnar 1895
Besondere Bemerkungen		Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebigen Frachtbegünstigung nicht betheiligt	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 26. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die elektrische Strassenbahnanlage in Hamburg. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erneuerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Schlackenwerth nach Joachimsthal.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtvertretung von Joachimsthal die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Schlackenwerth der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Unter- und Oberbrand nach Joachimsthal neuerdings auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. April 1894. Z. 22.341.

Die elektrische Strassenbahnanlage in Hamburg.

Am 29. März fand die Eröffnung der elektrischen Strassenbahn in Hamburg statt; dieselbe wurde von der Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin nach dem erprobten amerikanischen System Thomson Houston ausgeführt. Das genannte System bewirkt die Stromzuführung durch oberirdische Zuleitung und wurde in Amerika auf 415 Bahnen mit 9441 km Geleislänge und 8160 Motorwagen angewendet. Der für den Bahnbetrieb erforderliche elektrische Strom wird der städtischen Elektricitäts-Centrale in der Poststrasse entnommen. Ausserdem ist noch ein Thomson Houston-Stromerzeuger der vierpoligen Type mit Trommelanker daselbst aufgestellt, wie solche auch bei den Strassenbahnanlagen in Bremen und Remscheid verwendet werden. Die positiven Pole der stromerzeugenden Dynamomaschinen sind durch Vermittlung der unterirdischen Speiseleitungen an die oberirdischen Bahnleitungen, die negativen Pole der Dynamomaschinen durch die Rückleitungen aus blankem Kupferdraht an die Schienen angeschlossen. Die für den Betrieb der Wagen erforderliche elektrische Energie wird den verschiedenen Linien an folgenden drei Stellen zugeführt:

a) Ecke der Lager- und Karolinenstrasse,
b) bei den Landungsbrücken St. Pauli,
c) Bauhof.

Die Kabel sind die bekannten Felten & Guilleaumeschen Kabel für unterirdische Lichtleitungen und bestehen aus zwei isolirten Kupferkabeln, welche durch Doppelbleimantel und starke Eisenbandarmatur geschützt sind. Die Verlegung erfolgt gleichwie bei den Lichtleitungen 0·5 bis 1·0 m unter dem Trottoir oder dem Strassenpflaster. Die Endpunkte der unterirdischen Speisekabel sind an den oben bezeichneten Stellen mit den oberirdischen Bahnleitungen verbunden unter Einfügung von Elektricitätsmessern und zweckentsprechenden Ausschaltern, welch letztere in verschliessbaren Kasten untergebracht sind. Die Stromrückleitungen von den Speisepunkten bis zur Station sind aus blankem Kupfer und ebenso wie die Speiseleitungen in der Erde verlegt. Die elektrische Leitungsanlage zerfällt in

a) oberirdische Contact- und Arbeitsleitung;
b) Schienen und Schienenverbindungsdrähte nebst Erdplatten.

Die oberirdische Leitungsanlage bietet die mannigfachsten Beispiele verschiedener Anordnungen der Contactleitung. Dieselbe ist durchwegs in einer Höhe von $5^1/_2$ m über Geleismitte angebracht und wird theils von vielfach ornamental ausgestatteten Stahlmasten mit oder ohne Armausleger, dann aber auch von an den Häusern angebrachten Wandrosetten mittelst quergespannter Stahldrähte getragen. Die Unterstützungspunkte der oberirdischen Leitung, welche aus hartgezogenem Kupferdraht von 53 qmm

Querschnitt besteht, liegen auf geraden Strecken etwa 35 m auseinander und rücken in Curven, entsprechend den Radien derselben, näher zusammen. Zum Schutze gegen etwa herabfallende Telephondrähte wurden Vorkehrungen getroffen, welche darin bestehen, dass auf der Contactleitung Holzleisten angebracht sind, welche die bei anderen Anlagen gebräuchlichen Schutzleisten und Schutzdrähte in sehr vortheilhafter Form ersetzen.

Die elektrische Contactleitung bildet keine ununterbrochene Leitung; dieselbe besteht vielmehr aus einzelnen etwa 500 m langen Abtheilungen, welche durch die sogenannten Abtheilungs-Isolatoren von einander getrennt sind. Durch entsprechende Verbindung der Enden der so entstehenden Leitungsabschnitte mit den Abtheilungsausschaltern, welche unter gewöhnlichen Umständen geschlossen sind, stehen dieselben direct mit einander in Verbindung, so dass der elektrische Strom ungehindert die ganze Leitung durchlaufen kann.

An jedem Ende eines Streckentheiles der Leitung befindet sich demnach ein Abtheilungsausschalter, durch dessen Oeffnen jeweils der entsprechende Streckentheil aus dem Stromkreis ausgeschaltet und stromlos gemacht werden kann.

Die Abtheilungsausschalter sind in kleinen verschliessbaren Kasten an den Masten oder an den Häusern angebracht. Schlüssel zu denselben stehen der Polizei wie der Feuerwehr zur Verfügung.

Im Falle z. B. ein bedeutender Brand irgendwo längs der Bahnstrecke ausbricht, welcher zur Ermöglichung des freien Hantirens mit den Löschgeräthen die Beseitigung der oberirdischen Leitung erfordert, öffnen die Feuerwehrleute durch einen einfachen Handgriff die Ausschalter an den Enden der betreffenden Abtheilungen der oberirdischen Leitungsanlage, worauf dann ungehindert das Abschneiden und Entfernen eines beliebig grossen Theiles des Leitungsabschnittes erfolgen kann.

Die metallische Rückleitung durch die Schienen ist mittelst zwischen den einzelnen Schienen angebrachten Verbindungsdrähten vervollkommnet.

An jedem Stoss sind die beiden aneinander grenzenden Schienen durch einen verzinnten weichen Kupferdraht von 53 qmm Querschnitt miteinander verbunden, und zwar unter Vermittlung von verkupferten eisernen Stiften.

Mittelst dieser sogenannten Schienenverbindungsstifte, welche die Kupferdrähte theilweise umfassen, sind letztere in 14·3 mm weite Löcher eingetrieben, welche dicht vor und hinter den Laschen im Schienensteg eingebohrt sind. Die Länge der möglichst kurz gehaltenen Schienenverbindungsdrähte richtet sich nach der Laschenlänge, überschreitet aber kaum 1 m. Die in Frage kommenden Geleise sind in Hamburg theils mit Demerbe-, theils mit Phönixschienen, Profil 17 c, verlegt.

Augenblicklich besitzt die Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft 42 elektrische Motorwagen. Die Wagenkasten selbst wurden als Salonwagen mit 20 Sitzplätzen von der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in eigener Regie in deren vorzüglich eingerichteten Werkstätten auf dem Bahnhof Falkenred gebaut und bieten in jeder Richtung den grösstmöglichsten Comfort.

Die Union-Elektricitäts-Gesellschaft lieferte sowohl die eisernen zweiachsigen Untergestelle, welche je mit einem 15pferdigen Elektromotor, System Thomson Houston, versehen sind, als auch die elektrische Ausrüstung der Wagenkasten.

Ausser der Beleuchtung des einzelnen Wagens mit 5 elektrischen Glühlampen, was gegenüber der bisherigen Beleuchtung mit Oellampen einen wesentlichen Fortschritt bedeutet, ist besonders hervorzuheben, in welch einfacher und sicherer Weise der ganze Regulirungsmechanimus für den Betrieb der Wagen ausgeführt und gehandhabt wird.

Die auf den beiden Plattformen angebrachten Regulatoren ermöglichen es, dem Wagen jede beliebige Geschwindigkeit zu geben, die Fahrtrichtung umzuändern und ein plötzliches Anhalten aus voller Fahrt zu bewirken. Die Steigung von 5 pCt. in dem Theil der Ringbahnstrecke von den Landungsstrecken bis zur Reeperbahn wird mit grösster Leichtigkeit überwunden, was nicht Wunder nehmen kann, wenn man in Erwägung zieht, dass eine in Remscheid nach demselben System ausgeführte elektrische Strassenbahn Steigungen bis zu 10·5 pCt. aufweist. [„Die Strassenbahn."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Petroleummotor-Trambahn in Lemberg. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des I. E. Bierenz in Wien für die Anlage und den Betrieb einer circa 0·5 km langen Petroleummotor-Trambahn auf dem Ausstellungsplatze in Lemberg für den 26. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 9224.]

Projectirte elektrische Localbahn von der Station Gmunden in die Stadt Gmunden. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Stern & Hafferl für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Staatsbahnhofe Gmunden in die Stadt Gmunden für den 29. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 9315.]

Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz. (Strecke Castolowitz—Reichenau a/K.—Solnitz: Errichtung einer Haltestelle: Politische Begehung und Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenau hat die politische Begehung und Stationscommission hinsichtlich des Projectes der Concessionäre der Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz für die Errichtung einer Personen-Haltestelle in km 1·2/3 der Strecke Castolowitz—Reichenau a/K.—Solnitz für den 28. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 9225.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Wasserstation Westbahnlinie.) Die Errichtung einer Wasserstationsanlage bei der Endstation Westbahnlinie der Strecke Westbahnlinie—Hütteldorf wurde als Provisorium gegen Widerruf genehmigt. [1. Mai, Z. 22.827.]

Wiener Localbahnen. (Linie Wiener-Neudorf—Guntramsdorf: Hochbau- und Geleisepläne.) Der modificirte Geleiseplan, sowie die Hochbau-Projecte, betreffend die Herstellungen im Aufnahmsgebäude und Reservoirraume der Locomotivremise in der Station Guntramsdorf wurden genehmigt. [27. April, Z. 21.302.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Central-Weichen- und Signal-Stell- und Sicherungsanlage in Simmering.) In der Station Simmering wurde eine Central-Weichen- und Signal-Stell- und Sicherungsanlage hergestellt. [19. April, Z. 20.921.]

— (Linie Böhmisch-Trübau—Olmütz: Aufstellung eines Semaphors in Olmütz.) In der Station Olmütz wird zur Sicherung des Verschiebedienstes ein Semaphor aufgestellt. [26. April, Z. 14.130.]

Frianler Eisenbahn-Gesellschaft. (Anlage der Hafengeleise in Porto-Rosega: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. April durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Anlage der Hafengeleise in Porto-Rosega zur Ausführung genehmigt. [17. Mai, Z. 25.954.]

Gailthalbahn. (Banconsens für die Nötschbachbrücke.) Für die Herstellung einer provisorischen Brücke über den Nötschbach in km 9·1485 der genannten Localbahn wurde der Banconsens ertheilt. [17. Mai, Z. 25.389.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im I. Quartale 1894.) In den Monaten Jänner, Februar und März 1894 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Linie Aussig—Komotau Anlage einer Wagenverschiebe-Vorrichtung auf der Ladestelle Bohemia-Schacht III; reconstruirte Geleise, Waage- und Schiebebühne beim Elisabeth-Schacht nächst Ullersdorf.
2. Böhmische Commercialbahnen. a) Linie Sadowa—Smiřitz: Anstellung eines Kastenwagens als Kaserne für das Zugsbegleitungspersonale, Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Smiřitz; b) Linie Königgrätz—Wostroměř: Adaptirung des Wohngebäudes in der Station Wostroměř.
3. Böhmische Westbahn: Geleiseverlängerung nächst den Tomaschek'schen Kalköfen in Karlstein.
4. Buschtěhrader Eisenbahn. a) Linie Prag—Eger: Zwei Schleppgeleise vom Bahnhofe Smichow nach dem Ringhoffer'schen Etablissement; Geleiseverbindung zwischen den Stumpfgeleisen II und III vom ehemaligen Materialgraben der Station Komotau; Geleiseerweiterung in der Rangirstation Falkenau a/d. Eger.
5. Bukowinaer Localbahnen. a) Linie Czernowitz—Nowosielitza: Hochbanten in der Station Nowosielitza. b) Linie Hliboka—Berhometh: Ausweichgeleise für Holzverladung in km 33·7—34·0 für Zwecke der Holzhändler J. Wertb und S. L. Gottlieb in Storożynetz.
6. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Verschalung des gedeckten Perrons und Ueberdachung des offenen Ladeperrons beim Waarenmagazine VI, Verschalung des gedeckten Ladeperrons beim Waarenmagaziue IX am Nordbahnhofe in Wien; Wartelocale in der Haltestelle Rabenburg; Badhaus, Locomotiv-Drehscheibe von 14·65 m an Stelle der bestandenen 12metrigen in der Station Lundenburg; Umgestaltung des nördlichen Tractes des Aufnahmsgebäudes sammt Veranda und Nebengebäude, Accumulatorenhaus und Weichenstellhaus III am Hauptbahnhofe in Prerau; Kanzleianbau beim Bahnerhaltungsmagazin und Arbeiterkaserne in der Station Mähr.-Ostrau; Arbeitercantine sammt Accisenamtslocale und Nebengebäude in der Station Krakau; Strassenladegeleise in der Station Floridsdorf; vergrössertes Wächterhaus Nr. 194/I in km 273·585 der Strecke Hruschau—Oderberg; Umlegung des schmalspurigen Rutschgeleises in der Station Bisenz; b) Linie Gänserndorf—Marchegg: Rübenverladeplatz, Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Oberweiden; c) Linie Schönbrunn—Troppau: Steindepotplatz in km 271·6/7, Weichen- und Signalsicherungsanlagen in der Station Troppau; d) Linie Trzebinia—Szczakowa: Weichen- und Signalsicherungsanlage und die damit in Verbindung stehenden Geleiseumstellungen, Weichenstellhaus und Apparatbänschen in der Station Szczokowa; e) Montanbahn: Flügel von der Ausweiche in der Schleppbahn Orlau Hauptschacht—Neuschacht Lazy bis zu dem auf diesem Flügel in der Nähe der Station Dombrau der Kaschau-Oderberger Bahn angebrachten Geleise-Absperr-Riegel; f) Linie Bielitz—Kalwarya: Zwei Einsteigeperrons, behufs Errichtung der beiden Personen-Haltestellen Klečna dolna in km 44·3/4 und Barwald gorny in km 52·8/9 und Errichtung dieser beiden Haltestellen: g) Nezamislitz—Sternberg: Verlegung der Personen-Haltestelle, respective Herstellung eines Warte- und Cassalocales, Nebengebäude und 60 m langer Einsteigeperron in der Station Pivin; h) Linie Dzieditz—Saybusch: Umgestaltung der Geleiseanlage und der für den Güterdienst bestimmten Hochbanten in der Station Bielitz.
7. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Verladegeleise und Lagerplätze in der Station Mähr.-Budwitz; Ueberstellung eines Kohlenschuppens des Nebesky von der Station Königgrätz nach der Station Nimburg; Wagendrehscheibe im Geleise XIX der Station Schreckenstein; Anbau an das Wächterhaus Nr. 289, Vergrösserung des Nebengebäudes und Ueberstellung der Brückenwaage in der Haltestelle Krzeschitz; Kalkschuppen der Firma D. Berl am Bahnhofe in Wien; Kohlenschuppen für Ferd. Klinger in der Station Schönwald-Frain; b) Linie Wien—Mittelgrund: Vergrösserung des Localgüterschuppens in der Station Tetschen; Weichensicherungsanlage am nördlichen Ende der Station Mittelgrund; c) Linie Deutschbrod—Rossitz: Brückenwaage für die fürstl. Auersperg'sche Zuckerfabrik in der Station Slatina; Kohlenschuppen des Eichberger, Schreibstube des A. Heintz in der Station Zdiretz-Kreuzberg; Kohlenschuppen in der Station Rosochatetz; d) Linie Lissa—Prag: Schuppen für die Firma Wasservogel am Bahnhofe in Prag; Magazin der Firma Kahler und Mašin in der Station Lieben; e) Linie Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg Stadt: Schleppgeleise von der Station Kuttenberg Stadt zu dem Fabriksmagazine des Michael B. Teller in Kuttenberg.
8. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Hochquellenwasserleitung in die Heizhäuser Nr. I und III, in die Reparaturwerkstätte und in die beiden Tracte des Materialmagazins; hölzerne Hütte für die Firma Josef Reiner am Centralbahnhofe in Wien: Erweiterung der Nutzwasserleitung in der Hauptwerkstätte in Simmering; Signalhütte beim Wächterhause Nr. 199 nächst der Station Böhm.-Trübau, zwei Centralweichenthürme in dieser Station; Verlängerung der Wasserleitung in der Station Pardubitz; Trinkwasserbrunnen in der Station Kolin; Uebergangssteg in km 348·522; Vorbau beim Wächterhaus in km 519·060 nächst der Station Schönpriesen; hölzernes Magazin am Umschlagplatze, Oberbau-Handmagazin in dieser Station; Oberbau-Handmagazin in der Station Nesterschitz; Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 216, 230, 232, 236, 247, 252, 260, 347 a, 351 a, 366, 376, 377, 378, 382, 383, 384, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 397, 402, 404, 408, 409; Weichenwächterhaus in der Station Braudeis a/d. Adler, und bei den Wasserstationsgebäuden in Weltrus und Berkovic; Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 272, 275, 277, 280, 296; Kohlenschuppen in den Stationen Brünn (oberer Bahnhof), Přelouč, Bubenč und Kralup; Anbau an bestehende Schuppen in der Station Nimburg; Kohlen- und Requisitenschuppen für die Nestomitzer Zuckerfabrik in der Station Nestomitz; b) Linie B.-Trübau—Olmütz: Nebengebäude bei den Wächterhäusern 113, 124, 144, 150, 153, 154, 155, 157, 158, 172, 174/79, 182/85, 187, 188, 190, 191, 195, 199, 200, 454, 455, 459, 460, 462, 468, 469, 474 und km 24·0/1, 520/25, 79·0/15, Nr. 519, 517, 516, 515, 514, 513, 512, 511, 510, 509, 508, km 62·9/63·0, Nr. 506, 505, 504, 503, 502, 501, 500, km 54·9/55·0, Nr. 499, 498, 497, 496, km 49·1/2, Nr. 494, 493, 492, 491, 490, 489, 487, 486, km 36·9/37·0, Nr. 484, 483, 402, km 34·3/4, Nr. 480, km 32·3/4, Nr. 478, 476; zwei Wirtbschaftshöfe in der Station Müglitz; c) Linie Chotzen—Halbstadt: Kohlenschuppen in der Station Nachod und Anbau an den bestehenden Schuppen in der Station Neustadt a/d. Mettau; d) Linie Wien—Bruck a/d. Leitha: Ueberstellung des Drehkrahnes von der Station Trautmannsdorf nach Mannersdorf; Verlängerung des Stnrzgeleises in der Franzensthaler Papierfabrik; e) Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage der Keltschaner Zuckerfabrik in der Station Gaya; Strassenbrückenwaage in der Station Bojkowitz; f) Linie Lobositz—Libochowitz: Erweiterung der Station Oppolau; g) Linie Schwechat—Mannersdorf: Etagenrampe in der Haltestelle der Mastviehanstalt nächst der Station Fischamend; h) Linie Brünn—Segengottes—Okřisko: Signalhütte in der Station Segengottes.
9. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Schleppgeleise zur Feigenkaffeefabrik der Firma Andrä Hofer im Zuge des Parscher Flügels.
10. Stauding-Stramberger Localbahn: Schleppgeleise zum Kalkofen der Firma Knauer und Barabas.
11. Steiermärkische Landesbahnen. Localbahn Kapfenberg—Seebach—Au: Vollendete Theilstrecke des Schleppgeleises der Haltestelle Margarethenhütte und der Fürst'schen Schleppbahn in der Station Thörl, Pengg'sche Schleppbahn in der Station Thörl, Verladegeleise in der Haltestelle Wappensteinhammer.
12. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Adaptirung in der Lackirerwerkstätte, Gehsteg und Erweiterung der Einfahrt bei den Locomotivremisen am Bahnhofe

in Wien; Reparaturswerkstätte mit Schmiede und Wasserstationsgebäude, Anbau an die Locomotivremise nebst den erforderlichen Geleiseanlagen und neuer Brunnen in der Station Inzersdorf; Strassenbrückenwaage am Güterbahnhofe, Verladeperron, anschliessend an das Magazin C und Adaptirung in diesem Magazine, Aenderung der Geleiseanlage vor demselben in der Station Triest; Stockgeleise zum Kohlenlösch-Depotplatze in der Station Ober-Lesece; Geleiseumgestaltung in der Station Trifail; Tabakverschleisshütte und Kasernengebäude in der Station Laibach; Verlängerung des Verladeplatzes, geböschte Rampe und Umlegung der Weichenverbindung Nr. 1 und 2 in der Station Markt Tüffer; Verlängerung des südlichen Stockgeleises in der Station Liesing; Geleiseumgestaltung in der Station Mürzzuschlag; zwei Blechbrücken für die zwei Geleise in km 328·805 mit Stützweite von 10·2 m; b) Linie Cilli—Wöllan: Holzlegen in den Stationen Schönstein und Wöllan; c) Linie Kufstein—Ala: Neues Geleise in der Station Wörgl; Bauherstellungen nächst der Personen-Haltestelle Terfens-Weer behufs Errichtung einer Frachtenexpedition; d) Linie Nabresina—Cormons: Anbau an das Aufnahmsgebäude, Adaptirungen im nördlichen Theile desselben, Vergrösserung des Frachtenmagazins, Umgestaltung der Verladerampe, Umstellung des Flugdaches und Aenderung der Geleiseanlage in der Station Görz; e) Linie Graz—Köflach: Centralweichenstell-Anlagen in den Stationen Strassgang, Premstetten, Söding, Krottendorf, Krems, Oberdorf und Rosenthal; Umgestaltnng der Handschranken in Zugschranken bei km 6·106, 6·514, 10·709, 21·314, 27·184, 31·614 und 35·836; f) Linie Lieboch—Wies: Umgestaltung der Handschranken in Zugschranken in km 46·915.

13. Südnorddeutsche Verbindungsbahn: a) Linie Pardubitz—Liebau: Signalhütten in den Stationen Smiřič, Böhm.-Skalitz, Starkotsch, Königgrätz und Parschnitz; b) Linie Josefstadt—Seidenberg: Zwei Signalhütten in der Station Reichenau i. B.; Werkstätten-Erweiterung in der Station Reichenberg.
14. Welser Localbahn: Aufnahmsgebäude und Wächterhaus in der Station Sattledt der Strecke Wels—Unterrohr.
15. Wiener Localbahnen. Linie Wien—Wr.-Neudorf: Wasserstationsgebäude sammt Brunnen und Pulsometer-Anlage und Coaksschuppen am Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf.
16. Zittau-Reichenberger Bahn: Lagerschuppen in der Station Grottau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Abänderung der in der Station Prerau bestehenden Telephonanlage.) Durch die in der Station Prerau erfolgte Ausdehnung der elektrischen Beleuchtungsanlage auf die Perrons ist eine Abänderung der bestehenden Telephonanlage dieser Station in der Weise nöthig geworden, dass, anstatt wie bisher, zwischen dem südlichen Stationsaufseherposten des Hauptbahnhofes und dem Maschinenhause, nunmehr eine Verständigung zwischen dem diensthabenden Verkehrsbeamten und dem Maschinenwärter der Beleuchtungsanlage möglich ist. Zu diesem Behufe hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch die k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien die Verlängerung der zwischen dem Maschinenhause und dem südlichen Stationsaufseherposten des Hauptbahnhofes bestandenen Telephonlinie bis zur Verkehrskanzlei am Hauptbahnhofe herstellen lassen. [G.-I.-Z. 8185.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Einstellung von zehn Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens der fürstl. Thurn-Taxis'schen Zuckerfabrik Dobrowitz zehn Stück Cisternenwagen, welche von der Königsfelder Maschinenfabrik nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. October 1893, Z. 49.929, genehmigten Typenplänen erbaut werden, seinerzeit in den gesellschaftlichen Fahrpark eingestellt werden dürfen. [Z. 24.950.]

Schiffahrt.

Sachsen. Elbschiffahrtswesen. Neue Bestimmungen über die Berechtigung zum Schiffahrtsbetriebe, über Schiffs- und Schifferpatente. Die k. sächsische Regierung hat gelegentlich der Einführung der zwischen der deutschen und österreichischen Regierung vereinbarten Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe auch neue Bestimmungen über die Berechtigung zum Schiffahrtsbetriebe auf der Elbe, sowie über die Elbe-Schiffs- und Schifferpatente erlassen. Durch diese mit Ministerialverordnung vom 9. Jänner d. J. erlassenen Bestimmungen wird Nachstehendes angeordnet:

§ 2.

Die Erlaubniss, die Elbschiffahrt als Eigenthümer oder Rheder zu betreiben, insoweit solche auch auf das Gebiet anderer Staaten als das Königreich Sachsen sich erstrecken soll, ist bei der Kreishauptmannschaft zu Dresden nachzusuchen und von derselben im Genehmigungsfalle ein Erlaubnissschein zu ertheilen. Die Erlaubniss kann nur solchen Unterthanen zu Theil werden, welche nebst dem Ausweise über den Besitz geeigneter Fahrzeuge nach ihrer Persönlichkeit, sowie nach ihren wirthschaftlichen und sonstigen Verhältnissen für die Erfüllung der den Schiffseignern obliegenden Verpflichtungen genügende Sicherheit gewähren. Gesellschaften, welche sich zum Behufe der Betreibung der Elbschiffahrt auf gemeinschaftliche Rechnung bilden, sind dazu erst nach erfolgter Prüfung und Genehmigung ihrer Satzungen und Betriebseinrichtungen zuzulassen. Für den Erlaubnissschein ist eine Gebühr von 6 Mk. zu entrichten.

Die Erlaubniss, die Personen- und Frachtschiffahrt oder Flösserei als Schiffs- oder Flossführer auf der Elbe sowohl innerhalb als ausserhalb Sachsens zu betreiben, wird von jedem Elbstromamte für seine Bezirksangehörigen und was den Betrieb der Maschinenschiffahrt (Schiffe mit Dampf-, Petroleumgas-, Elektricitäts- u. s. w. Maschinen) sowie Personen, die keinem Elbstromamtsbezirke angehören, betrifft, von dem Elbstromamte Dresden für das ganze Land auf Grund des beigebrachten Nachweises über die bestandene Schifferprüfung ertheilt.

§ 3.

Die Verwendung eines Fahrzeuges zur Elbschiffahrt ausser Landes oder zur Binnenschiffahrt, letzteres insoferne die Tragfähigkeit des Fahrzeuges 10 Tonnen oder mehr beträgt, ist nur unter der Bedingung gestattet, dass eine amtliche Feststellung der Tüchtigkeit und der Tragfähigkeit desselben vorher erfolgt und von dem betheiligten Elbstromamte ein Schiffspatent für das Fahrzeug ertheilt worden ist. Dieses Schiffspatent ist bei jeder Fahrt auf dem Fahrzeuge als Ausweis mitzuführen.

§ 4.

Die Feststellung der Tüchtigkeit und Tragfähigkeit der Fahrzeuge ist von den Strassen- und Wasserbauinspectionen vorzunehmen, zu welchem Zwecke die betreffenden Fahrzeuge bei den letzteren anzumelden sind.

Hinsichtlich der Tüchtigkeit ist vorzüglich das Alter (Bauzeit) des Fahrzeuges, worüber soweit thunlich Zeugnisse beizubringen sind, sowie der Zustand desselben mit Rücksicht auf die Verwendung zu gewissen Arten des Transportes (für Personen, Waaren, Steinwerk, Holz, Kohlen u. s. w.) ins Auge zu fassen und darauf zu sehen, dass die zum sicheren Schiffahrtsbetriebe nöthigen Ausrüstungsgegenstände an Ankern, Ketten, Tauen, Staken u. s. w. vollständig und in der erforderlichen Beschaffenheit vorhanden sind, insbesondere auch den bezüglichen Vorschriften der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe genügt ist. Die Feststellung der Tüchtigkeit des Fahrzeuges (abgesehen von den Ausrüstungsgegenständen) kann ohne besondere Untersuchung erfolgen, wenn der Nachweis dieser Tüchtigkeit durch Zeugnisse, denen diese Wirkung beigelegt ist, erfolgt.

Die Tragfähigkeit der Fahrzeuge ist auf Grund sorgfältiger Vermessung nach Massgabe der hierüber bestehenden oder noch zu erlassenden besonderen Vorschriften festzustellen und in Tonnen à 1000 kg ausszudrücken. Ueber die erfolgte Untersuchung und Vermessung der Fahrzeuge sind Zeugnisse auszustellen, welche den Elbstromämtern als Grundlage für die Ausfertigung der Schiffspatente dienen.

§ 5.

Jedes inländische Dampfschiff ist, bevor damit öffentliche Fahrten unternommen werden dürfen, ausser der wegen Ertheilung des Schiffspatentes im Allgemeinen vorgeschriebenen Prüfung der Tüchtigkeit, sowie der durch die Verordnung über die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel vom 5. September 1890 vorgeschriebenen Untersuchung des Dampfkessels und der Maschine einer besonderen Untersuchung beziehentlich Probefahrt, und zwar für das gesammte Land durch das hiezu beauftragte Elbstromamt zu Dresden mit Zuziehung der Strassen- und Wasserbau-Inspection I zu Dresden und der Gewerbe-Inspection zu unterwerfen. Für die mit anderen Maschinen (Petroleumgas-, Elektricitäts- u. s. w. Maschinen) betriebenen Schiffe gelten, soweit anwendbar, dieselben Vorschriften.

§ 6.

Hiebei hat die Prüfungsbehörde nicht allein im Allgemeinen von der Gefahrlosigkeit und der den Stromverhältnissen entsprechenden Grösse und Banart des Dampf- oder anderen Maschinenschiffes sich zn überzeugen, sondern auch ihr besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass:

a) Die Maschine einen ruhigen Gang hat und mit gut wirkenden Umstenernngsvorrichtnngen versehen ist, damit dieselbe leicht zum Stillstand gebracht werden und auch rückwärts arbeiten kann;
b) der Aschenraum am Dampfkessel, sowie der Durchgang des Schornsteines durch das Schiffsverdeck und besonders bei Personenschiffen, auch die Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen in den Cajüten nicht feuergefährlich angelegt sind;
c) das Schiff mit guten Geländern versehen und für Verwahrung aller Lncken im Verdecke so gesorgt ist, dass Niemand hinabfallen oder sich beschädigen kann;
d) der beweglich herznstellende Schornstein beim Umlegen eine mindestens 2 m hohe Unterstützung über dem Schiffsverdecke findet;
e) um die Schanfelräder eine bis dicht ans Wasser reichende Sicherheitsnmkleidnng (Abhalter) angebracht ist;
f) die erforderlichen Mittel zum Stopfen der Lecke, sowie zwei Leckpumpen und zwei gute Handspritzen, welche bei kleineren Schiffen und Booten unter 10 Tonnen Tragfähigkeit je dnrch die gleiche Anzahl Trageimer ersetzt werden können, an Bord vorhanden sind.

Ueber das Ergebniss dieser Prüfung ist eine vom Schiffseigner, dem Bootsmeister und dem Maschinenführer mit zu unterzeichnendes Protokoll anfzunehmen und an die Kreishauptmannschaft zu Dresden einzureichen. Dieses Protokoll muss in Ansehung desjenigen Theiles, welcher von Mass und Gewicht handelt, so speciell und so vollständig sein, dass danach jeder Sachverständige die Entscheidung der Prüfungsbehörde beurtheilen kann.

§ 7.

Einer gleichen, vom Elbstromamte zu veranlassenden Prüfung (Probefahrt) unterliegen diejenigen Dampf- oder anderen Maschinenschiffe, welche einen Umbau oder eine sonstige wesentliche, mit Ansserdienststellung verbundene Reparatur erfahren haben. Sie dürfen erst dann wieder in Dienst gestellt werden, wenn von dem Elbstromamte auf Grnnd des Prüfnngsergebnisses das erforderliche Fahrzeugniss ausgestellt worden ist, welch' letzteres anf den Schiffen mitzuführen und auf Personenschiffe an einem geeigneten, den Reisenden zugänglichen Platze auszuhängen ist.

§ 8.

Ausserdem unterliegen alle bereits im Betriebe befindlich gewesenen Dampf- oder anderen Maschinenschiffe, welche für eine neue Schiffahrtsperiode wieder in Dienst gestellt werden sollen, vorbehaltlich ausserordentlicher Revisionen im Laufe der Schiffahrtsperiode, einer regelmässigen jährlichen Revision dnrch die Strassen- nnd Wasserbau-Inspection und die Gewerbe-Inspection. Es ist deshalb an jede dieser Dienststellen alljährlich im Frühjahr über die in den Fahrdienst zu nehmenden Schiffe Anzeige zu erstatten. Die Revision erfolgt in der Regel im April, spätestens aber im Mai.

Die Prüfung des Kessels geschieht vor der Inbetriebstellnng des Schiffes, die Prüfung der Maschine wird während einer gewöhnlichen Dienstfahrt vorgenommen.

Die Prüfung der Schiffsausrüstung erfolgt zwar auch während das Schiff im Dienste ist, jedoch in einer Fahrpause. Ueber das Ergebniss dieser Prüfungen hat jede der betreffenden Dienststellen besondere Niederschriften anzufertigen, welche ungesäumt an das Elbstromamt einzusenden sind. Sind die Ergebnisse der Revision befriedigend, oder sind nur unerhebliche während des Dienstes des Schiffes ohne Schwierigkeiten zu erledigende Bemerkungen zn machen gewesen, so ist dies vom Elbstromamte nnter dem Fahrzeugnisse kurz zu bescheinigen mit der Wirknng, dass letzteres hiednrch bis znr nächsten Revision verlängert erscheint. Haben sich dagegen erheblichere Mängel ergeben, so ist jeder der technischen Beamten befugt, das Schiff nuter Abforderung des Fahrzeugnisses so lange ausser Dienst stellen zu lassen, bis die Mängel beseitigt sind und das Fahrzengniss anf Grund eines, die Beseitigung feststellenden Revisionsprotokolles vom Elbstromamte verlängert worden ist. Jeder der beiden technischen Beamten ist ausserdem befugt, die im Dienste befindlichen Dampf- oder anderen Maschinenschiffe zn jeder Zeit zu besteigen und sich von dem Znstande derselben und von der Erledigung etwa gerügter Uebelstände zu überzengen. Sind die technischen Beamten genöthigt, zur Besteigung eines zu revidirenden solchen Schiffes von Dresden aus nach einer anderen Station zu reisen, so sind die Reisekosten von dem Schiffseigenthümer zu erstatten.

§ 9.

Die Untersuchung der Segelschiffe hat in der Regel am Sitze derjenigen Strassen- und Wasserbau-Inspection zu erfolgen, in deren Bezirk das Fahrzeug erbaut oder der Eigenthümer desselben wohnhaft ist. Der letztere ist deshalb verbunden, das Fahrzeug zu der von der Strassen- und Wasserbau-Inspection zn bestimmenden Zeit und an dem von derselben zu bezeichnenden Orte der letzteren unbeladen vorznführen und so lange als es der Zweck der Untersuchung erfordert, an Ort und Stelle zu belassen. Wünscht der Bewerber um das Schiffspatent, dass die Untersuchung ausnahmsweise am Orte der Erbauung des Fahrzeuges oder an einem anderen, vom Sitze der Strassen- und Wasserbau-Inspection entfernten Orte vor sich gehe, so kann diesem Antrage zwar stattgegeben werden, es hat aber derselbe solchenfalls dem mit der Prüfung beauftragten Beamten die geordneten Taggelder und Reisekosten nach den demselben bei Dienstreisen zustehenden Sätzen zu vergüten.

§ 10.

Ergibt sich bei der Prüfung der Fahrzeuge kein Bedenken, so ist darüber unter Berücksichtigung der ermittelten oder auf Grnnd eines älteren, noch giltigen Messbriefes, falls ein solcher vorhanden ist, zu bescheinigenden Tragfähigkeit des Fahrzeuges von der Strassen- und Wasserbau-Inspection ein Zeugniss auszustellen. Anf Grund dieses Zeugnisses stellt das zuständige Elbstromamt das Schiffspatent unter fortlaufender Nummer aus und händigt dasselbe gegen Entrichtung einer Gebühr von 1 Mk. 25 Pf. dem Bewerber aus.

Znständig für Ertheilung der Schiffspatente ist, wenn es sich um ein Segelschiff handelt, dasjenige Elbstromamt, in dessen Bezirk der Eigenthümer des Schiffes seinen regelmässigen Wohnsitz hat und falls derselbe in keinem der Elbstromamtsbezirke wohnt, jedesmal das Elbstromamt Dresden, wenn es sich aber um ein Dampf- oder anderes Maschinenschiff handelt, ausschliesslich das Elbstromamt Dresden.

§ 11.

Die Untersuchung ist zu wiederholen nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Fahrzeuges, sowie wenn bekannt ist, dass das Fahrzeug auf der letzten Fahrt einen Unfall erlitten hat. Die Untersuchung kann ansserdem wiederholt werden, wenn sie von der Behörde sonst, um sich von der fortwährenden Brauchbarkeit des Fahrzeuges zu überzeugen oder auch auf Anregung des Schiffseigners für nöthig erachtet wird. Es sind aber dafür mit alleiniger Ausnahme der im Falle der Erneuerung des Schiffspatentes zu entrichtenden Ausfertigungsgebühr den Betheiligten keine Kosten anzusinnen.

§ 12.

So oft ein Fahrzeug, ohne jedoch an die Rhederei eines anderen Staates überzugehen, seinen Eigenthümer wechselt, behält das dafür ausgestellte Schiffspatent zwar seine Giltigkeit, ist aber seitens des zuständigen Elbstromamtes durch unentgeltliche amtliche Bemerkung auf dem Originalpatente auf den neuen Eigenthümer zu überschreiben; auch ist den Schiffsverzeichnissen das Entsprechende nachzutragen.

§ 13.

Das Schiffspatent verliert seine Giltigkeit, wenn das Fahrzeug, für welches dasselbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergegangen ist, sowie in dem Falle, wenn das Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner als vollkommen tüchtig befunden wird.

Unbrauchbar gewordene Fahrzeuge dürfen zu dem Zwecke, um an einem anderen Orte der Elbe zerschlagen zu werden, nur dann auf der Elbe fortgeschafft werden, wenn diese Fahrt als die letzte des Fahrzeuges und jener Zweck derselben vom Elbstromamte, in dessen Bezirk der Abgangsort gelegen ist, auf dem Schiffspatente bemerkt, auch das Fahrzeng nicht mit anderen Gegenständen als mit Holz, Braunkohlen, Obst oder Töpferwaaren beladen ist.

§ 14.

Ungiltig gewordene Schiffspatente sind von den Schiffseigenthümern binnen vier Wochen vom Eintritte der Ungiltigkeit an gerechnet an das Elbstromamt, bei welchem die Ausfertigung erfolgt ist, oder wenn Ueberschreibungen stattgefunden haben, an dasjenige Elbstromamt zurückzugeben, welches die letzte Ueberschreibung bewirkt hat.

§ 15.

Jedes Segelschiff (Frachtschiff) oder Floss (Prahme), welches die Elbe auch ausserhalb des sächsischen Gebietes befährt, oder welches zwar nur innerhalb Sachsens verwendet wird, aber eine Tragfähigkeit von 10 Tonnen und mehr hat, sowie jedes Dampf- oder anderes Maschinenschiff ohne Rücksicht auf die Grösse und Verwendung desselben muss von einem geprüften und mit einem Schiffer- oder Flossführerpatente versehenen Führer geleitet werden. Der Letztere hat sein Schifferpatent auf jede Fahrt als Ausweis bei sich zu führen.

§ 16.

Der inländische Bewerber hat die Anmeldung zur Prüfung als Führer eines Segelschiffes oder Flosses bei derjenigen Elb-Strassen- oder Wasserbau-Inspection, in deren Bezirk sein wesentlicher Wohnort gelegen ist und sofern er in keinem dieser Bezirke wohnhaft ist, bei der Strassen- und Wasserbau-Inspection I zu Dresden, die Anmeldung zur Prüfung als Führer eines anderen Dampf- oder Maschinenschiffes aber in jedem Falle bei der Strassen- und Wasserbau-Inspection I zu Dresden schriftlich oder mündlich zu bewirken und durch geeignete glaubwürdige Zeugnisse:

a) Sich über seine zeitherige Unbescholtenheit, seinen moralischen Lebenswandel, insbesondere seine Nüchternheit, sowie über die erhaltene Vorbildung und die erlangte Fertigkeit im Schwimmen auszuweisen;
b) darzuthun, dass er mindestens drei Jahre bereits Schiffsdienste auf der Elbe verrichtet habe.

Die Strassen- und Wasserbau-Inspection hat hierauf wegen Zulassung des Bewerbers zur Prüfung mit dem Elbstromamte ins Vernehmen zu treten und sofern sich kein Bedenken ergibt, denselben zur Vornahme der Prüfung auf einen bestimmten Tag vorzuladen.

§ 17.

Die Prüfung umfasst für Segelschiffsführer die Kenntniss der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit sich mündlich und schriftlich auszudrücken, der vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen und Decimalbrüchen, der deutschen uud österreichischen Münzen, Masse und Gewichte, des Laufes der Elbe, der Einmündungen schiffbarer Nebenflüsse und Canäle und der Landesgrenzen an der Elbe, der Fahrbahn der ganzen schiffbaren Elbe, insbesondere ihrer Bezeichnung, Häfen und Anlege-, Ein- und Ausschiffungsplätze, Pegelbeobachtuugen, der strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, sowie der bei der Kranken-, Alters-, Invaliditäts- und Unfallversicherung den Schiffsführern obliegenden Pflichten, der verschiedenen Arten der Schiffe und ihrer Ausrüstung, der Anordnung und Handhabung der Segel und des Steuers, des Umhaltens, Anlegens und Ankerns der Schiffe, der Verstauung der Ladung, der Sicherungs- und der Rettungsmassregeln in Noth und Unfällen; für Dampf- und Maschinenschiffsführer ausserdem: Allgemeine Kenntniss der Einrichtung der Rad-, Schrauben- und Kettendampfer, Schiffskessel und ihre Wartung und wesentlichen Ausrüstungsstücke, sowie der bezüglich derselben gelteuden sicherheitspolizeilichen Vorschriften, der Zusammensetzung und des Gebrauches der Schiffsmaschinen; für Flossführer ausserdem: die Kenntniss der Zusammensetzuug der Prahmen und Flösse, ihrer Fortbewegung, ibres Steuerns und Stellens.

§ 18.

Die Prüfungscommission besteht aus dem Strassen- und Wasserbau-Inspector als Vorsitzenden und zwei von der Kreishauptmannschaft Dresden zu ernennenden Schiffahrtskundigen. Die Zeiten für die alljährlichen regelmässigen Prüfungen werden von der genannten Kreishauptmannschaft bekannt gemacht, doch können je nach Bedürfniss auch besondere Prüfungen angeordnet werden. Die von der Prüfung zu erlegende Prüfungsgebühr beträgt 3 Mk. 50 Pf.

§ 19.

Nach Beendigung der Prüfung stellt die Commission ihr Urtheil durch Niederschrift fest, entscheidet bezüglich jedes einzelnen Prüflings, ob er die Prüfung bestanden hat oder nicht. Im ersteren Falle wird demselben nach entsprechender Eröffnung das Angelöbniss mittelst Handschlag abgenommen und die Ausfertigung des Patentes beim Elbstromamte beantragt und selbes nach Eingang zugestellt, im zweiten Falle wird dem Bewerber schriftlich mit dem Bedeuten Bescheid gegeben, dass er vor Jahresfrist nicht zu einer anderweitigen Prüfung zugelassen wird. Die Gebühr für die Ausfertigung des Schifferpatentes beträgt 1 Mk. 25 Pf.

§ 20.

Das von der zuständigen sächsischen Behörde ausgefertigte Schifferpatent für Segel- und Dampfschiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes sächsischen Elbfahrzeuges der im Patente bezeichneten Gattung mit der Massgabe, dass ein Dampfschiffsführerpatent auch zur Führung anderer Maschinenschiffe berechtigt. Das Flösserpatent ermächtigt zur Führung jedes von einem sächsischen Uferplatze abgehenden Flosses. Ein Dampfschiffsführerpatent ermächtigt zur Führung von Segelschiffen aber nicht umgekehrt. Patentirte Segelschiffsführer, welche die Berechtigung zur Führung von Dampf- oder anderen Maschinenschiffen oder von Flösseu anstreben, haben die entsprechende Ergänzungsprüfung gegen Entrichtung der Gebühr von 3 Mk. 50 Pf. abzulegen.

§ 21.

Schiffer, welche für gewisse Stromstrecken Lootsendienste verrichten wollen, haben sich beim Elbstromamte ihres wesentlichen Wohnortes ausdrücklich dazu anmelden und nebst dem Besitze des Schifferpatentes nachzuweisen, dass sie seit Erlangung des letzteren mindestens drei Jahre lang selbstständig Schiffe auf der Elbe geführt haben und die betreffende Stromstrecke genau kennen. Die Elbstromämter haben, wenn keine Bedenken vorliegen, den Angemeldeten besondere Ausweise zu ertheilen und über dieselben fortlaufende Verzeichnisse zu führen.

§ 22.

Die sächsischsn Schiffer- und Flösserpatente und Lootsenausweise verlieren ihre Giltigkeit, wenn deren Inhaber aus dem sächsischen Staatsverbande tritt. Ebenso erlischt bei der Uebersiedlung eines Schiffsführers aus einem anderen Elbuferstaate nach Sachsen dessen bisheriges vom anderen Uferstaate ausgestelltes Patent und hat der betreffende Schiffer beim zuständigen Elbstromamte um ein neues Patent anzusuchen, wobei aber von einer neuerlichen Prüfung abgesehen werden soll, wofern aus dem älteren Patente die vorausgegangene Prüfung des Inhabers sich ergibt und nicht etwa aus besonderen Gründen eine Wiederholung derselben nothwendig erscheint.

§ 23.

Die ausgestellten Schiffer- und Flösserpatente und Lootsenausweise sind zurückzunehmen, wenn deren Inhaber zu dem Geschäfte zufolge Invalidität untauglich oder dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes nicht vereinbar ist, was namentlich dann anzunehmen ist, wenn derselbe wegen Trunksucht, groben Elbstrom- und Schiffahrtspolizeivergehen, Missbrauch seines Patentes, wegen Betruges, Fälschung oder anderer Vergehen gegen das Eigenthum bestraft wurde. In Fällen ersterer Art kann die Patenteinziehung auf eine gewisse Zeit verfügt werden.

§ 24.

Die Elbstromämter haben über die ausgestellteu Schiffs- und Schifferpatente fortlaufende Verzeichnisse (die Schiffs- und Schifferrollen) zu führen. Beim Ableben eines Schiffsführers ist dessen Patent von den Hinterbliebenen baldmöglichst an das betreffende Elbstromamt zurückzugeben oder dessen Verlust, bezw. Vernichtung anzuzeigen, widrigenfalls auf Kosten der Säumigen die Einziehung durch das Elbstromamt veranlasst wird.

§ 25.

Das Verfahren der Elbstromämter, Strassen- und Wasserbau-Inspectionen bei Ausstellung der Schiffs- und Schifferpatente steht unter Aufsicht der Kreishauptmannschaft Dresden und in höherer Instanz des Ministeriums des Innern, weshalb die Elbstromämter, wenn gegen ihre diesfälligen Entschliessnngen recurrirt wird, sowie auf erhobene Beschwerden an die genannte Kreishauptmannschaft zu berichten haben.

§ 26.

Ueber die Ungiltigkeitserklärung oder Zurücknahme eines Schiffspatentes, sowie wegen der letzten Fahrt eines Schiffes, haben die Elbstromämter selbst zu beschliessen, wogegen über die Wiedereinziehung eines Schifferpatentes an die Kreishauptmannschaft zu berichten und deren Entschliessung einzuholen ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 2.

Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für Getreide und Kleie etc.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 gelangen im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande, Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide und Kleie etc., folgende Frachtsätze zur Aufhebung:

1. Die für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate im Abschnitte A, Seite 26—304, unter *b* enthaltenen Frachtsätze, an deren Stelle die unter *a* angeführten Frachtsätze treten.
2. Die für Kleie etc. im Abschnitte B, Seite 308—349, unter *d* vorgesehenen Frachtsätze, insoweit dieselben niedriger sind, als die unter *c* enthaltenen; an deren Stelle treten die unter *c* aufgeführten Frachtsätze.

Budapest, am 17. Mai 1894. [426]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Galizien und Ungarn.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. Juni 1894 treten folgende Nachträge für die Elbeumschlagsverkehre in Kraft, und zwar:

1. Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893,
2. Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893,
3. Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Galizien vom 1. Jänner 1893,
4. Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893,

ferner Nachtrag I zum Anhange des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Februar 1894, Nachtrag I zum Anhange des Elbeumschlagstarifes für Westösterreich vom 1. Februar 1894, schliesslich Nachtrag I zum Anhange des Elbeumschlagstarifes für Ungarn vom 1. Februar 1894.

Die Nachträge zu den Tarifen enthalten den Hinweis auf den mit 1. Mai 1894 in Kraft getretenen Tarif, Theil I, ferner Ergänzungen der Classengut- und Ausnahmetarife.

Die Nachträge zu den Anhängen endlich enthalten Cursdifferenzen für die in den neuen Nachträgen angeführten Frachtsätze.

Die Nachträge können von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction bezogen werden.

Im Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Ungarn ist der Termin, zu welchem Frachterhöhungen in Kraft treten, mit 15. Juni 1894 fixirt, derselbe wird jedoch hiemit bis zum 1. Juli 1894 erstreckt, ferner hat es in demselben auf Seite 5 unter IX statt Seite 24 richtig **27** und in der letzten Zeile bei Schönpriesen-Umschlag statt 225 richtig **215** zu heissen.

Wien, den 11. Mai 1894. [427]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung eines Frachtsatzes.

Der im Anhange zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 3 und 4, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1894, auf Seite 62, sub Post Nr. 370, enthaltene Frachtsatz für Ziegel von Hermsdorf-Oehlberg nach Polic per 4·8 kr. per 100 kg tritt am 7. Juli 1894 ausser Kraft.

Wien, am 22. Mai 1894. [428]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. August 1894 treten die in dem ab 15. October 1893 giltigen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandstarife, Theil II, Heft 3, auf den Seiten 30 bis 40, dann 61 und 62 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 A, bezw. 19 A, ausser Kraft.

Von dem genannten Tage an gelangen für sämmtliche in den Ausnahmetarif 4 eingereihte Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 B und für die gesammten in den Ausnahmetarif 19 aufgenommenen Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 B zur Anwendung.

Wien, am 22. Mai 1894. [429]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Nachtrag VI zum Local-Gütertarife [Theil II] etc.) Am 1. Juni 1894 tritt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Localtarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern in Kraft. Derselbe enthält: Aenderung, bezw. Ergänzung der Bestimmungen und der Ausnahmetarife, Einstellung des Güterverkehres in der Station Puszta-Szt. Imre, Eröffnung, bezw. Einrichtung von Stationen, Ergänzung der Stationstarife und Druckfehlerberichtigungen. Mit Giltigkeit vom selben Tage ist auch der Nachtrag IV zum Kilometerzeiger vom 1. Februar 1892 erschienen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Tarif und Kilometerzeiger.) Am 1. April 1894 ist ein Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend: „Besondere Bestimmungen" für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehre der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen unter Aufhebung des Personentarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 nebst Nachtrag I dazu in Kraft getreten. Ferner wurde mit Giltigkeit vom 1. Mai 1894 der Nachtrag XVIII zum Kilometerzeiger der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen ausgegeben.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. (Aufhebung der Sätze für Getreide etc.) Mit 31. Juli kommen die im Nachtrage IX zum Tarifheft 1 und im Nachtrage XI zum Tarifheft 2 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifes 24 für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Malz zur Aufhebung. Nach diesem Zeitpunkte hat die Frachtberechnung wiederum nach den höheren Sätzen des allgemeinen Tarifes zu erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1039	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		H o l z a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Zwittau	L a a	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechtbaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	a) 45·5 kr. b) 41·1 kr.	a) und b) 35·0 kr.	a) 10·5 kr. b) 6·1 kr.	Im Kartirungswege			
1040	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rohzucker	Lužec (L B.)	Aussig (St.E.G.) loco Schönpriesen loco Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen, unter Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	kr. 36·0 36·8 36·8	kr. 31·8 34·0 34·0	kr. 4·2 2·8 2·8	Im Kartirungswege			
			*) Zuckerrübe	Beřkovic-Meluik Weltros	Lužec (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen			10·8 10·8	8·0 8·0	2·8 2·8				*) Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			*) Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm	Lužec (L B.)	Beřkovic-Melnik Weltrus				10·8 10·8	8·0 8·0	2·8 2·8				
1041	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide und Hülsenfrüchte der Posit. G 13 der Güter-Classification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Hainburg Deutsch-Altenburg oder vice versa	Schwechat-Kledering	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der für Güter des Specialtarifes I giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 27·6 26·8	25·6 kr.	kr. 2·0 1·2	Im Kartirungswege			
1042	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Posit. Z—1 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Hermsdorf-Oelberg	Ottendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	5·6 kr.	4·8 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege			Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	1043	1044	1045	1046
Die Publication erfolgt: von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Böhmischen Westbahn	Oesterr. Nordwestbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Viehsalz	Stamm- und Stangenholz (nach roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben) und Knüppel-(Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang	Rohzucker als Frachtgut	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker
für die Transportstrecke: von	Wieliczka	via Wadowice Bielitz: Kalwaryn-Zebrzydowska	Rusin	Rossitz (Oe.N.W.B.)
für die Transportstrecke: nach	Sämmtlichen Eisenbahn-Stationen in Böhmen, rücksichtlich derer die Frachtsätze über deutsche Routen sich billiger stellen, als im Verkehr über ausschliesslich österreichische Routen	via Wadowice Bielitz: Friedek-Mistek	Tuus (B.W.B.)	Görz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	a) Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	1. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. Einhaltung der für dieses Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, vom 1. Februar 1894
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz, Monfalcone und Sagrado, giltig vom 1. Februar 1894
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	43·2 kr.	Es besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Fruchtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	ad a) und b) Der über die Auslandsroute sich ergebende billigere Frachtsatz wird auf die inländische Route übernommen und als Umrechnungs-Cours der Mark-Währung 1 Mark = 61 kr. ö. W. berechnet	29 kr.	61·0 kr. ö. W.	a) 437 Heller b) 319 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	14·2 kr.		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungs-Stempel tragen dürfen, spätestens 3 Monate nach Anlangen der Sendungen in der Abgabsstation bei der Verwaltung der Abgabsbahn			
Besondere Bemerkungen			Dieser Frachtsatz findet auf der Route via Prag (Smichow)—Beraun Anwendung	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1047	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	K a o l i n	O b e r b r i z	Laube, Tetschen Bodenbach Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlage-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893	—	54*)	—	Im Kartirungswege		Die Corsdifferenz beträgt 1 Pfennig pro 100 kg, welche dermalen in doppelter Höhe von den Frachtsätzen abzuziehen ist *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
					Aussig-Landungsplatz				—	54	—			
					Schönpriesen-Umschlag				—	54*)	—			
					Dresden-Elbkai				—	76	—			

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltnng der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, nnd ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1894 zur Eröffnung gelangenden k. k. Staatsbahnlinie **Stanislau—Woronienka** wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag Gulden
I	Einfache angestrichene und nicht angestrichene Möbel	3600
II	Feinere Möbel mit Anstrich	2500
III	Harte, gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2600
IV	Gepolsterte Ruhebetten	500
V	Uhren	600
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	2230
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe und Karren	2420
VIII	Schiebtruhen	520
IX	Wasserbottiche	350
X	Laternen	1800
XI	Spenglerwaaren, exclusive Laternen	890
XII	Gusseiserne Laternensäulen	550
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	1630
XIV	Feuerspritzen	1300
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1250
XVI	Eiserne Möbel	250
XVII	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren und Werkzeug-Garnituren	1400
XVIII	Winden	250
XIX	Wagendecktücher	680
XX	Bettgarnituren und Leinenwaaren	380
XXI	Bürstenbinderwaaren	65
XXII	Luster und Lampen	820
XXIII	Feilen	65
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken aus Metallguss	250
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	280
XXVII	Gitter- und Siebwaaren	160
XXVIII	Zeichnen- oder Schreib-Requisiten und Signalhörner	160
XXIX	Stempel und Siegeln	310
XXX	Wechsellaternen	690
	Summe	28600

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen** bis längstens 7. September 1894 geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Krakau und Lemberg und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitnng Stanislau eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 12. Jnni 1894, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schlnss des Einreichnngstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht dem Offerenten frei, dieser Offerteröffnnng anzuwohnen.

Wien, im Mai 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tüchtiger Tarifeur,

deutscher, englischer, französischer, italienischer Correspondent,

sucht Stellung.

Gefl. Anträge sub „U. G. 1387“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien, I. (429)

Für grosses Speditionsgeschäft in Prag wird ein gut versirter

Tarifeur aufgenommen.

Gefl. Anträge unter Angabe von Referenzen sub „Internationale Transporte U. D. 1384“ an Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien I. (428)

Zu verkaufen ab Zuckerfabrik Mochow:

Eine Waggon-Drehscheibe,

fast neu, mit Kreuzgeleise, Durchmesser 4700 mm.

Gefl. Offerten an die Zuckerfabrik in Mochow bei Čelakowitz. (425)

Farbiges

Carbolineum Krause

zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen.

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (396)

Patronen und Geschosse.

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

WIEN I., Lobkowitzplatz 1.
PRAG II., Ferdinandstr. 1.

Sparherde.
Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche Kachelöfen.
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf
Stets **reichhaltiges Lager** von
Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;
halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)
für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.
Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.
Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.
Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.
NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.
(421)

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik
zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.
1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.
Preisgekrönten Perlmooser
PORTLAND-CEMENT
und echt **Kufsteiner Roman-Cement**
liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.
Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)
Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:
Directlon u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv. landesbef.
Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.
in Nesselsdorf (Mähren).
Gegründet 1850.
Fabrikation:
Alle Gattungen
Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke
sowie alle Arten von
Eisenbahnwagen
für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen,
Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,
Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.
Bestandtheile (398)
zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Specialfabriken
für
PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 29. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Ueber Bergungsarbeiten. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Juni 1894 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen n i c h t eingehoben.

W i e n, am 24. Mai 1894.

Ueber Bergungsarbeiten.

Die Zahl der Unfälle zur See hat, seitdem der Schiffsverkehr durch die Einführung der Dampfschiffahrt in raschem Zunehmen begriffen ist, alljährlich eine bedeutende Höhe erreicht. Nach grösseren Stürmen veröffentlichen die Tagesblätter stattliche Listen verunglückter Fahrzeuge, und an jedem Jahresschlusse zeigen uns die Ausweise der verschiedenen Seebehörden und Assecuranz-Gesellschaften in erschreckend hohen Ziffern die Verluste an Menschenleben und Schiffen im abgelaufenen Jahre an. Gegen die stürmende See gibt es wohl in manchen Fällen keine Rettung, und es gehört zumal bei Segelschiffen auf Legerwall ausser hervorragender seemännischer Tüchtigkeit noch besonders Glück dazu, einen schützenden Hafen zu erreichen. Leider mehren sich jedoch in neuester Zeit jene Unfälle von Handelsfahrzeugen, die theils auf Leichtsinn oder Unfähigkeit der betreffenden Schiffsführer, theils auf Mangel an Wachsamkeit der vielleicht zu gering bemessenen und daher überanstrengten Mannschaften zurückzuführen sind.

Die Zeitschrift „The Nautical Magazine“ brachte unlängst eine Besprechung der Unfälle britischer Handelsfahrzeuge im vergangenen Jahre, die besonders geeignet sind, zu obigen Betrachtungen Anlass zu geben. Die Zusammenstellung dieser Unfälle zeigt, dass eine relativ bedeutende Anzahl derselben durch Trunkenheit der betreffenden Schiffsführer, mangelhaften Auslug, sowie durch nachlässige Navigation verschuldet wurden. Zahlreiche Unfälle sind ferner auf übermässiges Segelprangen — was besonders auf Schiffen mit verhältnissmässig geringem Mannschaftsstande verhängnissvoll werden kann —, auf Ueberschiessen der Ladung, hervorgerufen durch mangelhafte Stauung und Versicherung, auf Nichtführen der Positionslichter u. s. f. zurückzuführen.

Die grosse Zahl der an allen Küsten vorkommenden Seeunfälle hat jene Einrichtungen zur Folge gehabt, welche den Zweck verfolgen, in Seenoth befindlichen oder gestrandeten Schiffen und deren Bemannungen Hilfe und Rettung zu bringen. Die mit modernen Rettungsbooten ausgestatteten Küstenwachstationen erfüllen in erster Linie die Aufgabe, die gefährdeten Menschenleben während eines Unwetters zu retten. Andere Mittel bestehen, um, nachdem das Wetter ausgetobt hat, gestrandete, havarirte und gesunkene Schiffe oder wenigstens deren Ladungen zu bergen. Für letztere Zwecke müssen als besonders geeignet starke Schlepptender mit grossen Pumpenanlagen, sogenannte Pumpenschiffe, bezeichnet werden.

Die Hilfsactionen, die ein kleines derartiges Fahrzeug sowohl den grössten Dampfschiffen, als auch in der Nähe des Seeufers gelegenen Landobjecten leisten kann, sind ganz unberechenbar. Mit Hilfe seiner mächtigen Dampfpumpen ist es im Stande, ein Schiff mit grösserem Leck vor dem Sinken zu bewahren oder zum mindesten so lange schwimmfähig zu erhalten, bis es in seichteres Wasser gebracht ist, sowie auch brennende Fahrzeuge oder Landobjecte durch Ueberflutungen mit bedeutenden Wassermassen vor der Zerstörung zu bewahren.

Der Oesterreichische Lloyd zu Triest besitzt seit dem Jahre 1886 in dem in England erbauten Dampftender „Pluto“

ein modernes, allen Anforderungen entsprechendes Pumpenschiff, das zugleich als Arsenalschlepptender in Verwendung steht.

Die k. und k. Kriegsmarine zählt unter ihren Fahrzeugen ein vollkommen gleichartiges Pumpenschiff, das, vom Stabilimento tecnico Triestino erbaut, am 18. September 1889 vom Stapel lief und auf den Namen „Gigant" getauft wurde.

Mit den beiden vorgenannten Schiffen ist am Ende des vorigen Jahres eine interessante und gelungene Bergung eines Dampfers bewirkt worden, welche die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", denen diese Ausführungen entnommen sind, ausführlich beschreiben.

Der 900 Tonnen-Dampfer „Glenbervie", Eigenthum der britischen Rhederfirma Lindsay Gracey & Comp. in New-Castle on Tyne, lief auf der Fahrt von Venedig nach Fiume am 13. December 1893 um 1 Uhr Nachts bei steifem Südost und strömendem Regen auf das südlich von Orsera gelegene Eiland Reverol auf.

Das Schiff war um den verhältnissmässig hohen Betrag von 15.000 Pfund Sterling bei der englischen Salvage-Association versichert, die sofort einen Vertreter an den Ort des Unfalles entsandte und zur Flottmachung die Unterstützung der k. und k. Kriegsmarine und des Oesterreichischen Lloyd erbat.

Der Dampfer „Glenbervie" sass bei dem Eintreffen des zur Hilfeleistung Seitens der k. und k. Kriegsmarine beordneten Schiffes „Gigant" mit dem Vorschiffe stark ausser Wasser mit Ostsüdostcurs, ca. 30° nach Backbord gekrängt, auf dem Eilande Reverol auf. Der vordere Lade- und der Maschinenraum standen theilweise unter Wasser. An der Backbordseite waren von der Collisionsschotte bis zum Fockmaste 18 Spanten und zwischen diesen auch der Seitenkiel gebrochen. Der Kiel war stellenweise aufgebogen, die Bodenbleche aufgerissen; durch das klaffende Leck ragte der lebende Fels, dessen scharfe Spitzen die grossen Schwierigkeiten, welche sich der Flottmachung des genannten Dampfers entgegenstellen würden, sofort erkennen liessen, in den Schiffskörper hinein.

Bei dem hohen Grade der Beschädigung des Schiffes musste vor dem Versuche des Herunterholens das Vorschiff abgedichtet und unsinkbar gemacht werden. Es wurde daher zunächst nahe der beschädigten Stelle des Schiffsbodens — etwas achter des Fockmastes — eine hölzerne Querschotte vom Schiffsboden bis zum Oberdeck eingebaut und mit Kautschuk, Cement etc. abgedichtet. Sonach wurden in dem beschädigten Vorderraume 280 leere, wasserdichte Fässer von je 100 Liter Raumgehalt planmässig eingestaut. „Gigant" legte sich langseits des gestrandeten Schiffes und setzte die Centrifugalpumpe mit der grossen Saugrohrleitung in Betrieb, um den Dampfer lengzupumpen.

Das Pumpen ging Anfangs anstandslos von statten. Da jedoch im vorderen Leckraume 50 Tonnen Kohle gestaut waren, verlegte sich die Brause bald derart, dass die Pumpe versagte. Es wurde daher die kleine Saugrohrleitung eingeschaltet, deren Brausen durch Weidenkörbe vor Verlegung geschützt waren, wonach der Laderaum binnen einer Stunde trocken lag.

Am 24. December versuchten die Schiffe „Gigant" und „Pluto" den Dampfer vom Felsen herunter zu holen, was jedoch nicht gelang. „Pluto" wurde deshalb nach Triest entsendet, um einen grösseren Lloyddampfer und mehrere hydraulische Pumpen zu requiriren. „Gigant" blieb beim Dampfer, dessen eingebaute Querschotte sich als nicht genügend wasserdicht erwies, so dass der Laderaum in der Folge nahezu täglich entwässert werden musste, was mit Hilfe der Centrifugalpumpe des „Gigant" stets in kurzer Zeit durchgeführt wurde.

Da die in den Schiffskörper ragenden lebenden Felsmassen das grösste Hinderniss beim Herunterholen bilden mussten, so wurden zunächst mit 40 kleineren Dynamitminen Sprengungen sowohl inner-, als auch ausserhalb des Dampfers vorgenommen. Ferner wurden achter Steuerbord im Laderaume des „Glenbervie" 100 Tonnen Steinballast eingestaut, um beim Flottwerden als Gegengewicht der in Folge der Krängung nach Backbord übergegangenen 50 Tonnen Steinkohlen zu wirken.

„Pluto" brachte am 26. December aus Triest 6 hydraulische Pumpen zu je 100 Tonnen, von denen zwei am folgenden Tage bei Ebbe unter dem Kiele des Dampfers in Thätigkeit gesetzt wurden, wodurch es gelang, dessen Vordertheil um 13 cm zu heben.

Am 28. December versuchten „Gigant", „Pluto" und der Lloyddampfer „Medusa" mit vereinten Kräften den „Glenbervie" herunter zu holen. Die „Medusa" arbeitete stets mit voller Maschinenkraft, während „Gigant" und „Pluto" je zwei Stösse ausführten. Der gestrandete Dampfer rührte sich jedoch nicht und die Versuche mussten aufgegeben werden.

Nunmehr wurde beabsichtigt, mehrere grosse Lichterboote herbei zu schaffen, dieselben wassergefüllt zu beiden Seiten des Vorschiffes des „Glenbervie" anzubringen, hierauf mehrere starke Längen (Stropps) unter dem Kiele desselben durchzuholen und auf den Lichterbooten straff zusetzen, um derart beim Auspumpen der letzteren den Dampfer zu heben. Da jedoch in Triest ein zu hoher Preis für jedes unbrauchbar werdende Lichterschiff gefordert wurde, musste dieser Plan fallen gelassen werden.

Ebenso wurde das Project, den Dampfer auf die unbeschädigt gebliebene Steuerbordseite umzulegen, derart den Schiffskörper von den hineinragenden lebenden Felsmassen freizumachen und sodann herunterzuholen, aufgegeben.

Die in der ersten Hälfte des Monates Jänner 1894 vorgenommenen Arbeiten bestanden hauptsächlich in der Einstauung weiterer 400 wasserdichter Fässer von je 600 Liter Raumgehalt im Vorschiffe, jedoch achter der eingebauten Querschotte, dann in der Legung mehrerer hölzerner Kufen von 1·5 m Länge und 18 cm Durchmesser unter den Kiel des Dampfers; letztere wurden bei Flut durch Taucher an Ort und Stelle verlegt, um bei Ebbe das Vorschiff aus den Felsen zu heben und das Flottwerden zu erleichtern.

In der Nacht vom 7. Jänner war „Glenbervie" in Folge eines aussergewöhnlichen Hochwassers um ca. 6 m selbst zurückgegangen. Der Versuch des „Gigant", am folgenden Morgen den Dampfer herunterzuholen, misslang jedoch. Ebenso mussten die am 12. Jänner vom Lloyddampfer „Melpomene" und am 14. Jänner durch „Gigant", „Pluto" und „Medusa" gemachten gleichen Versuche als erfolglos aufgegeben werden.

Es stellte sich nunmehr die Nothwendigkeit heraus, vor einem neuen derartigen Versuche Felssprengungen in grösserem Massstabe vorzunehmen. Ueber Ansuchen der Salvage Association ertheilte das k. und k. Reichs-Kriegsministerium (Marine-Section) die Erlaubniss, die Sprengungsarbeiten durch Mannschaften der k. und k. Kriegsmarine bewirken zu lassen. Diese Arbeiten wurden in der Zeit vom 20. Jänner bis 2. Februar vollendet, wobei 35 kg Dynamit in 300 Minen verbraucht worden sind. Der Schiffsboden ruhte hierauf vollkommen frei vom Felsen

auf den hölzernen Kufen, die Backbordseite des Schiffes war jedoch noch an eine 7 m lange Felsbank gelehnt.

„Gigant“ brachte am 4. Februar 4 Anker achter des „Glenbervie“ aus, deren Drahtkabel mittelst Dampfwinde und Schwerttackel straffgeholt wurden. Am 5. Februar gelang es dem „Gigant“, in einigen Stössen den Bug des Dampfers $^1/_2$ m nach Backbord zu rücken. Die zwei Tage später von „Gigant“ im Vereine mit „Pluto“ vorgenommenen Versuche hatten zur Folge, dass der „Glenbervie“ $^1/_2$ m zurückging, während sein Bug abermals um $1^1/_2$ m nach Backbord gedreht wurde; am 8. Februar ging dieses Schiff wieder um $^1/_2$ m zurück und dessen Bug 7 m weiter nach Backbord. Bei diesen Versuchen rissen häufig die zum Schleppen verwendeten Stahldrahttaue, so dass der Ersatz derselben angesprochen werden musste.

Der Fortgang des „Glenbervie“ betrug am 9. Februar abermals $^1/_2$ m, wobei der Bug um $^1/_2$ m nach Backbord gedreht wurde. Die Drehung nach dieser Seite musste jedoch nunmehr eingestellt werden, da der Dampfer sich sonst an eine andere Felsbank gelehnt hätte. Das Resultat der seit dem 5. Februar vorgenommenen Versuche war, dass das früher ausser Wasser stehende Vorschiff nunmehr in $3^1/_2$ m Wassertiefe kam. Es zeigte sich jedoch die Nothwendigkeit, die letzterwähnte Felsbank abzusprengen. Für die weiteren Arbeiten wurden Ankerketten des „Glenbervie“ aus den Depots auf Deck geholt, durch die Seitenklüsen nach aussenbords gebracht, um den Bug des Schiffes geführt und deren Enden mit Schäckel versehen.

Am 22. Februar schäckelten 4 Dampfer — „Gigant“, „Pluto“ und die Lloyddampfer „Venus“ und „Selene“ — ihre Stahldrahttaue an die oberwähnten Ketten, wonach die Versuche des Herunterholens um 11 Uhr Vorm. begannen und bis 5 Uhr Nachm. fortgesetzt wurden. Anfangs ging „Glenbervie“ ca. $^1/_2$ m zurück, späterhin rührte er sich nicht mehr, da sich der Schiffskörper neuerdings auf einer Felsbank festgekeilt hatte. Die Lloyddamper wurden daher entlassen und der letzte Versuch durch Errichtung eines Bockes mit „Gigant“ allein durchgeführt.

Bis zum 1. März war der Bock aufgestellt und das Durchscheeren der Ketten unter dem Kiele des Dampfers beendet. Es wurden hierauf 2 Lichterboote zu beiden Seiten desselben vertäut, mit Wasser gefüllt und die unter dem Schiffsboden des Dampfers durchgezogenen Ketten und Stahldrahttaue auf den Lichterbooten straffgesetzt.

Am 3. März wurden die Lichterboote ausgepumpt, das Schwerttackel des Bockes straffgesetzt, wonach „Gigant“ die Arbeit des Herunterholens fortsetzte.

Am 4. März wurde constatirt, dass der Schiffsboden des „Glenbervie“ nur mehr auf 2 m Länge auf Felsen aufruhe; am Nachmittag desselben Tages gelang es, das Heck des Schiffes um 90° nach Backbord zu drehen. Da dasselbe gleichzeitig auch zurückging, so brach die Steuerbordspiere des Bockes, worauf der ganze Bock auf das Vorderkastell des Dampfers fiel. Das Vorschiff stand jedoch bereits in 4 m Wassertiefe und in Folge der fortgesetzten Versuche gelang es um 7 Uhr Abends den bereits als aufgegeben angesehenen Dampfer „Glenbervie“ nach dreimonatlicher mühevoller und kostspieliger Arbeit flott zu machen. „Gigant“ schleppte das geborgene Schiff, das sich gut über Wasser hielt, nach Triest, woselbst es eingedockt wurde.

Die Bergung des „Glenbervie“ ist geeignet, in mehrfacher Beziehung zu Betrachtungen Anlass zu geben. Abgesehen von der Vielseitigkeit der hiebei angewendeten Methoden und Mittel, muss man vor Allem der Ausdauer der Salvage Association Anerkennung zollen, welche Gesellschaft trotz anfänglicher Misserfolge das Vertrauen in die Leitung der Arbeiten nicht verlor und keine Opfer scheute, um den Dampfer zu retten. Nunmehr winkt dieser Ausdauer ein erheblicher materieller Lohn. Die Kosten der Bergungsarbeiten können mit rund 40.000 fl. veranschlagt werden; die Reparatur des „Glenbervie“ dürfte weitere 40.000 fl. erfordern. Die Salvage Association ist somit — da die Versicherungsprämie des Dampfers 150.000 fl. in Gold betrug — in der Lage, den „Glenbervie“ seinen Rhedern zurückzustellen und ungefähr die Hälfte der Versicherungsprämie zu ersparen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 295. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Mai wird die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1894 fortgesetzt. In Berathung steht Punkt XI, „Handelsministerium“, Capitel „Staatseisenbahnen“.

Abg. Kaftan meint, dass an unserem Bahnnetze sehr viel gutzumachen sei, denn man habe früher ganz planlos gebaut und Bahnen geschaffen, die später mit grossen Opfern vom Staate eingelöst werden mussten. Redner begrüsst mit Befriedigung die Erklärung der Regierung, in die Ergänzung des Localbahnnetzes ein System bringen zu wollen. Das südliche Böhmen sei leider mit Localbahnen noch spärlich bedacht, dort müsse vor Allem das normalspurige Netz ausgebaut werden, dann erst komme die Reihe an die Tertiärbahnen, bei denen die Schmalspur unter Umständen sehr vortheilhaft sein möge. Was überhaupt die Spurweite der Bahnen anbelangt, so sei, wie dies auch auf dem St. Petersburger Eisenbahncongresse im Jahre 1892 entschieden zum Ausdrucke kam, die möglichst grösste Freiheit am erspriesslichsten, weil die Spurweite in sehr vielen Fällen von den localen Verhältnissen bedingt sei. Auch hier aber sei es zu empfehlen, sich, soweit dies angeht, an bereits erprobte Muster zu halten. Redner bespricht sodann die Construction und Tragfähigkeit der Waggons so wie das Verhältniss der Nutzlast und der todten Last und gelangt zu dem Schlusse, dass mit Rücksichtnahme auf dieses Verhältniss sich für die Anlage von Tertiärbahnen die Spurweite von 60 Centimetern am besten empfehle, wie sie in Frankreich, Deutschland und Russland fast ausschliesslich bei Tertiärbahnen in Anwendung komme, wofür Redner zahlreiche Beispiele anführt. Auf diese Weise könne selbst in verkehrsarmen Gegenden ein regelmässiger Bahnverkehr erreicht und die Erwerbsfähigkeit dieser Gegenden entschieden gehoben werden. Er empfiehlt daher sowohl dem Herrn Handelsminister als auch dem Herrn Landesvertheidigungs-Minister auf das Wärmste, die Anlage von Tertiärbahnen mit 60 Centimeter Spurweite ins Auge zu fassen. Vor Allem aber müsse der Ausbau des normalspurigen Localbahnnetzes in Böhmen und Mähren durchgeführt werden. Redner erörtert sodann die Schienenpreise und bespricht die verderbliche Wirkung des Cartells der Eisen-Industriellen in Oesterreich für die Consumenten durch willkürliche Hinaufschraubung der Preise. Der Export von Locomotiven nach Russland und dem Orient, die natürliche Absatzquelle der österreichischen Maschinenfabriken sei durch die Erhöhung der Preise für das Rohmaterial nicht nur geschwächt, sondern nahezu vernichtet worden. Es sei Pflicht des Ministeriums, hier energisch einzuschreiten. Schliesslich bespricht Redner die österreichischen Staatseisenbahnen. Redner wolle nicht auf die laut gewordenen Wünsche nach Decentralisirung der Localbahnen und Gründung von Eisenbahn-Fachschulen zu sprechen kommen. Er wolle nur darauf aufmerksam machen, dass in Oesterreich der Staats-Eisenbahnbetrieb ein Deficit von 25 Millionen ausweise, während die preussischen Staatsbahnen ein sehr schönes Reinerträgniss liefern. Trotzdem sei man damit in Preussen nicht zufrieden und bestrebt, Reformen zur Durchführung zu bringen. Er bringt sodann eine Anzahl von Wünschen und Beschwerden aus Böhmen und Mähren vor. Zunächst befürwortet er einen möglichst raschen Ausbau des zweiten Geleises der Bahn von Prag nach Tabor, den Ausbau des Franz Josef-Bahnhofes in Prag und die endliche

Verstaatlichung der böhmischen Westbahn. Er beklagt es, dass die Tarif-Publicationen seitens der Bahnen in Böhmen und Mähren nur in deutscher Sprache erfolgen und bedauert, dass man von den Summen, welche für die Anschaffungen von rollendem Material für die Staatsbahnen bewilligt wurden, auf den böhmischen Linien der Staatsbahnen fast gar keinen Effect verspüren könne. Schliesslich befürwortet Redner die Petition der Conducteure und Zugsführer der österreichischen Staatsbahnen.

Abg. Dr. Ritter v. Kraus spricht für den Ausbau der Eisenbahnlinie von Hartberg nach Aspang und für die Ueberschienung des „Wechsel". Die von der Regierung geforderten Voraussetzungen betreffend die Financirung dieses Unternehmens Seitens der Interessenten seien bereits erfüllt. Durch den Ausbau dieser Bahn würde zwar die Kilometer-Entfernung Wien—Graz gegenüber der gegenwärtigen Verbindung durch die Südbahn nicht verringert; es würde sich jedoch der Personentarif bei der Annahme der gegenwärtigen Staatsbahntarife wesentlich günstiger stellen. — Redner erinnert daran, dass der frühere Handelsminister den Ausbau dieser Linie als in nächste Nähe gerückt bezeichnet habe, und ersucht den gegenwärtigen Herrn Minister, an diesem Standpunkte festzuhalten. Redner bespricht ferner die materielle Stellung der Beamten der Staatsbahnen und bittet den Herrn Minister, der Lage dieser Beamten seine Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Abg. Dr. Steinwender erwidert auf die jüngsten Ausführungen des Abg. Wimhölzel betreffs der Tauern-Bahn. Die Behauptung, dass nur Salzburg und sonst Niemand in Oesterreich an der Tauern-Bahn ein Interesse habe, sei nicht richtig. Die Verkürzung der Entfernung Südböhmens von Triest würde allerdings nur 59 km betragen, für Pilsen würde sie aber schon 75 km, für Eger 180 km ausmachen, für Salzburg betrage sie 204 km. Die Bedenken sollen darin liegen, dass München 128 Kilometer gewinnen würde. Man thut so, als ob gegenwärtig Deutschland mit Triest in keinem Handelsverkehre stünde. — Im Jahre 1892 importirte Deutschland nach Triest 168.000, Triest nach Deutschland 534.000 q. — Dieser Transport würde sich durch die Kürzung der Entfernung noch bedeutend vergrössern. Redner hofft, dass der Herr Handelsminister, wenn er durch seine Studien zur Ueberzeugung von der Nothwendigkeit dieses Bahnbaues gekommen sei, mit der ihm eigenen Energie die Sache durchführen und seinen Namen mit einem neuen Glanze unseres einzigen Seehafens und mit dem Wiederaufblühen unserer Alpenländer in dauernde Verbindung bringen werde.

Abg. Graf Terlago betont, dass Tirol an dem österreichischen Eisenbahnnetze nur mit 4·7 pCt. participire, während es nach seiner geographischen Ausdehnung mit 11 pCt. daran betheiligt sein sollte. Redner erörtert die vom Lande Tirol gewünschten Localbahnen, indem er versichert, dass Land, Gemeinden und Interessenten das Möglichste für den Bau der Localbahnen thun werden, dass die finanziellen Schultern von Land, Gemeinden und Interessenten in Tirol aber sehr schwache seien und einer ausgiebigen Unterstützung Seitens der Regierung bedürfen. Er empfiehlt das Project der Felber-Tauern-Bahn dem Studium der Regierung und wendet sich sodann zur Besprechung des Wunsches nach Erbauung der Vintschgauer Bahn, deren Realisirung vor Allem angestrebt werden müsse. Als einen hoffnungsvollen Beginn einer neuen Eisenbahnbau-Aera begrüsst er den Bau der Valsugana-Bahn und spricht die Hoffnung aus, dass der Herr Minister den Bahnbau von Tirol fördern und sich dadurch ein Denkmal in den Herzen der Tiroler errichten werde.

Abg. Dr. Ferjančić bemerkt, dass man nur für den Bau der Karawanken-Bahn eintreten könne, wenn man sich auf den Standpunkt des Interesse des österr. Gesammtstaates und nicht blos auf den des Interesse Triests stelle. Die Tauern-Bahn sei geradezu eine Negation des gesammtstaatlichen Interesse, denn es sei nicht gleichgiltig, ob man den Verkehr aus dem Nachbarstaate aus Deutschland oder aus den innerösterreichischen Provinzen fördert. Die Tauern-Bahn würde nur den westlichen, unfruchtbaren Theilen der Alpenländer und höchstens dem westlichsten Theile von Böhmen nützen; alle übrigen Kronländer seien nur an der Karawanken-Bahn interessirt. Redner bespricht schliesslich die Erbauung einer Bahn von Görz nach Heidenschaft zum Anschlusse an die Südbahn und unterstützt die diesbezüglich vom Abg. Gregorčić beantragte Resolution.

Abg. Šuklje schliesst sich in Bezug auf die Tauern-Bahn den Ausführungen des Abg. Dr. Ferjančić an und plaidirt für die Erbauung der Weisskrainer Localbahn. Das sogenannte Weisskrain entbehre jeder Bahnverbindung. In diesem Thale seien alle Vorbedingungen für eine gedeihliche Entwicklung gegeben, aber alle Triebe müssen durch den Verkehrsmangel im Keime ersticken. Diese Bahn wäre auch dazu bestimmt, die dalmatinischen Linien mit dem innerösterreichischen Netze zu verbinden. Redner beantragt schliesslich eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, bei der Zusammenstellung der im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen die Weisskrainer Localbahn mit zu berücksichtigen.

Abg. Dr. Gessmann spricht seine Befriedigung darüber aus, dass seit Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter v. Biliński General-Director der Staatsbahnen geworden, zahlreiche crasse Missstände abgestellt wurden, welche unter der früheren Leitung eingerissen. Der Herr Minister möge die noch unerledigten Fragen bezüglich der Lage der Staatsbahn-Beamten nicht aus dem Auge verlieren. Redner bringt dann eine Reihe von Beschwerden vor, welche ihm von mehreren Gemeinden am Attersee bezüglich der dortigen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zukamen. Mit dem Unternehmer dieser Dampfschiffahrt sei ein geradezu unbegreiflicher Vertrag abgeschlossen, welcher dem Unternehmer sammt allen Familienmitgliedern Fahrt zu Regiepreisen auf den Oesterr. Staatsbahnen gewähre, welches Beneficium in mehr als ausreichendem Masse ausgenützt werde. Der Unternehmer beziehe aus den Magazinen der Staatsbahnen Kohlen in ungezählter Menge zu Regiepreisen. Maschinen und Schiffe der Unternehmung werden in den Staatsbahnwerkstätten um einen 50perc. Regiezuschlag ausgebessert und nach dem Regiefrachtsatze transportirt. Ja, so unerhört es klingen möge, es sei bekannt geworden, dass der Credit der Staatsbahncassen dem Unternehmen offen stehe, was auch benützt werde. Trotz aller dieser Beneficien habe die Dampfschiffahrts-Unternehmung zum Nachtheile für die Anwohner des Attersees die Tour- und Retourkarten und die Abonnementskarten eingestellt. Redner bespricht sodann die Verhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft und gibt seiner grossen Befriedigung Ausdruck, dass die von ihm vorgebrachten Beschwerden wegen der bei dieser Bahn herrschenden Missstände die General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu einem energischen Einschreiten veranlasst haben, wodurch auch ein grosser Theil dieser Uebelstände abgestellt wurde. Es seien Verstärkungen des Oberbaues erfolgt, und trotzdem sei die Geschwindigkeit der Schnellzüge ermässigt worden. Auch in dem schweren Dienste der Bahnwächter seien Milderungen eingetreten, welche freilich noch immer nicht genügen. Alles das, wofür er dem Handelsamte und seinen ausführenden Organen die vollste Anerkennung aussprechen müsse, beweise, dass Alles, was er seinerzeit gegen die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft vorgebracht habe und wofür er den unglaublichsten Angriffen Seitens gewisser Blätter ausgesetzt war, auf vollster Wahrheit beruhte. Auf einen heute bei dieser Gesellschaft noch herrschenden Missstand müsse Redner aufmerksam machen. Die Magazinsarbeiter werden an Sonntagen, nachdem sie ihren Vormittagsdienst geleistet, von 1 Uhr Mittags bis 12 Uhr Nachts in den verschiedenen Stationen zum Portierdienste verwendet, ohne hiefür entlohnt zu werden. — Redner wendet sich zur Besprechung der Tramwayfrage, welche eine Regelung dringend nothwendig erscheinen lasse. — Es sei die Durchführung eines Pensions-Institutes für Bedienstete dieser Verkehrsanstalt, eine Regelung der Arbeitszeit und eine gründliche Aenderung der Dienstpragmatik nothwendig, und der Staat habe die Verpflichtung, mit aller Strenge mit diesen Forderungen an die Gesellschaft heranzutreten. Die Ueberfüllung der Tramway sei eine noch immer nicbt abgestellte Misère, welche daraus entspringe, dass die Gesellschaft nicht die Anzahl von Waggons verkehren lasse, welche sie contractmässig im Verkehre halten sollte. Trete man in irgend einer der angeführten Fragen mit Beschwerden an die Staats- oder Magistratsorgane heran, so könne man nichts erreichen, weil diesen Organen dadurch die Hände gebunden seien, dass sie Freikarten für sich und ihre Familien besitzen und daher nicht gegen die Gesellschaft einschreiten können. Er empfiehlt alle die angeführten Beschwerden der Beachtung der Regierung.

Se. Excellenz Sectionschef und Präsident der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Ritter v. Biliński wendet sich zunächst gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Kaizl, welcher denselben Gedankengang wie im Vorjahre entwickelt habe; nachdem Redner ihn sichtlich im Vorjahre nicht überzeugen konnte, wolle er heute dieses Wagniss wieder bis auf ein Jahr versuchen. Da sei vor Allem wieder die Klage über den starren Centralismus in der Verwaltnng der Staatseisenbahnen erhoben worden. Richtig sei es, dass vor der letzten Organisation die Betriebs-Directionen einen sehr geringen Wirkungskreis hatten. Ungerechtfertigt aber sei der Hinweis anf die Action des Polenclubs zu Gunsten der Decentralisation der Staatseisenbahnen.

Dasjenige, was der Polenclub — für ganz Oesterreich — von der Regierung gewünscht habe, sei auch zugestanden worden; es war sehr viel, und es ist sehr viel gewährt worden. Nicht gewährt wurde allerdings die Bildung von Landes-Eisenbahnräthen; solche sind inzwischen durch Landtagsbeschlüsse bereits entstanden. Eine zweite Mythe gehe dahin, dass die Betriebs-Directionen einen geringen Wirkungskreis hätten; dieser durch das Statut vom Jahre 1893 bestimmte Wirknngskreis ist noch ein neuer; der Central-Direction ist viel weggenommen worden, und es mag vielleicht ein gewisser unterirdischer Kampf um die Macht noch theilweise geführt werden, aber in der Organisation und in dem Gros der Geschäfte besteht eine Decentralisation, wie sie weiter nicht gehen kann nnd darf. Centralisirt werde blos in Bezug auf Personalwirthschaft und die Creditgebahrung; in Bezug auf die Vorrückung müsse aber ein einheitlicher Geist platzgreifen und in Bezug auf den zweiten Punkt müsse das Finanzgesetz eingehalten werden. Die Betriebs-Direction muss um den Credit ansuchen, und er wird ihr gewährt, wenn das Geld vorhanden ist.

Im Uebrigen ist aber der Umfang der den Betriebs-Directionen zugewiesenen Geschäfte ein so grosser, dass sie ihn kaum mehr zu bewältigen im Stande sind. Die General-Direction sucht sogar, soweit es das Statut gestattet, manche Agenden an die Betriebs-Directionen zu überweisen, was aber in der Praxis nicht so leicht dnrchzuführen ist. Bei den zweimal jährlich stattfindenden Conferenzen der Betriebs-Directoren ist der Wunsch noch nicht geänssert worden, dass den Betriebs-Directionen der oder jener Wirkungskreis noch zugewiesen werde. Redner findet auch, dass das Pnblicum in der Frage nicht so autonomistisch gesinnt sei, wie man es hinstellt; wenn es sich um Geldangelegenheiten, Frachtenrückerstattungen und dergleichen handelt, wendet es sich mit Vorliebe an die General-Direction und geht dann auch weiter hinauf zum Ministerium.

Der Abg. Dr. Kaizl hat sich auch auf die Behauptung der Handelskammer Triest berufen, dass die Staatsbahnen viel weniger coulant sein sollen als die Südbahn. Auch an uns ist eine Znschrift dieser Handelskammer gelangt, welche uns die gröbsten Vorwürfe macht. Wir waren voll Erstaunen darüber, namentlich mit Rücksicht auf die Opfer an Geld, Zeit und Mühe, die wir insbesondere dadurch bringen, dass wir bei allen möglichen Privatbahnen für die Interessen Triests wirken. Das liess die Sache in einem so eigenthümlichen Lichte erscheinen, dass wir um eine Motivirung bitten mussten, weil wir sonst nicht mehr in der Lage gewesen wären, den amtlichen Verkehr mit der Triester Handelskammer aufrechtzuerhalten. Wir erhielten eine sehr liebenswürdige Antwort, aus der sich herausstellte, dass ohne Wissen der massgebenden Factoren ein kleinerer Beamter, der zufällig schlecht aufgelegt war, uns diesen Brief geschrieben hatte.

Auch in Bezug auf Tarifangelegenheiten wäre es kaum von Nutzen für die Interessenten, wenn die Betriebs-Direction die Tarifhoheit hätte, weil die tarifarischen Zugeständnisse doch nur für eine beschränkte Strecke gewährt und dann mit der nächsten Betriebs-Direction verhandelt werden müsste, während es doch für die Bevölkerung viel nützlicher ist, wenn ein solches Zugeständniss von einer Grenze des Reiches bis zur anderen in Wirksamkeit tritt. Redner bespricht sodann die Ausgestaltung des Betriebs-Inspectorates in der Bukowina und wendet sich gegen die der General-Direction der Staatsbahnen im Budgetausschusse Seitens des Abg. Lupul gemachten Vorwürfe, welche nicht gerechtfertigt wären.

Der Abg. Kaizl habe heuer wieder die Angelegenheit des sogenannten Deficites bei den Staatsbahnen erörtert und habe der General-Direction den Vorwurf gemacht, dass sie etwas Unrichtiges ins Budget eingestellt habe. Dieser Vorwurf sei unrichtig, und ebenso müsse Redner gegen den Ausdruck „Deficit" protestiren. Ein Deficit hat man dann, wenn das Capital nichts trägt und wenn man ein Betriebsdeficit hat. Wenn aber das investirte Capital $2^1/_2$ pCt. trägt, so ist es nicht richtig, zu sagen: es ist ein Deficit vorhanden. Wenn Jemand in der Lage ist, ein Capital von einer Milliarde — denn so viel hat der Staat für die Staatsbahnen investirt — zu verzinsen, so pflegt er kaum mehr als 3 pCt. davon zu beziehen. Wir haben ja nicht nur die allerbesten Bahnen übernommen, sondern wir haben auch übernommen und gebaut Bahnen, die vom gesammtstaatlichen Standpnnkte nothwendig waren, bei denen aber der Verkehr nicht so gross ist, als dass sie sich rentiren könnten. Andererseits aber haben wir aber anch Bahnen, die aus volkswirthschaftlichen Rücksichten gebaut wurden, die aber nichts tragen. Der Abg. Dr. Kaizl kennt vielleicht die böhmisch-mährische Transversalbahn, die arbeitet mit einem Deficit. Es fährt eben Niemand und es führt Niemand, aber das bei derselben investirte Capital steckt in unserer Milliarde, und das müssen wir verzinsen. Der Abg. Dr. Kaizl wünscht auch eine Erhöhung des Tarifes. Ich will nicht sagen, dass man diesem Sirenenrufe Seitens der Regierung absolut nicht Folge leisten will; es ist ja möglich, dass man diesen oder jenen Tarif ändern kann. Wenn der Abg. Dr. Kaizl aber behauptete, es fehlen uns noch 28 Millionen, welche er durch den Tarif hereinbringen will, so würde ich gern wissen, wie dieser Tarif ausschauen würde. Zu den Einnahmen einer Bahn gehören zwei Momente: ein guter Tarif und dann noch eine Kleinigkeit, der Verkehr. Die Staatsbahnverwaltung muss immer anstreben, eine gewisse Mitte zu halten zwischen den finanziellen und volkswirthschaftlichen Interessen, weil wir auch volkswirthschaftliche Pflichten haben. Wenn der Abg. Szczepanowsky sagt, dass die Petroleumindustrie in Galizien der heutigen Verwaltuug der Staatsbahnen ihre Blüthe verdankt, so kann ich auch hinzufügen, dass wir an vielen Orten mit Tarifnachlässen kommen, um einen oder den anderen österreichischen Industriezweig zu heben. Die Erhöhung der Tarife ist übrigens nicht so einfach. Das Publicum könnte wohl auch manchmal höhere Ziffern zahlen, es verlangt gar keine zu billigen Tarife, aber es verlangt Stabilität in den Tarifen. Es wird sich vielleicht die Nothwendigkeit herausstellen, doch etwas zu machen, es ist die Möglichkeit vorhanden, dass wir vielleicht eine Vereinfachung im Tarifwesen einführen, und das ist dem Publicum wieder auch so viel werth, dass es beinahe einer kleinen Erhöhung zustimmen würde, wenn nur die Einfachheit und die Tarifhöhe stabil bliebe. Was nun den Personentarif anbelangt, dessen Erhöhung ja auch gewünscht wurde, so ist der Zonentarif im Gesetze fixirt. Es steht in der Macht des Hauses, die Regierung durch eine Resolution aufzufordern, ein Gesetz vorzulegen, mit der Absicht auf die Erhöhung der Personentarife — wir werden uns fügen.

Der Regierungsvertreter erklärt, er könne den Wunsch des Abg. Steinwender nach Schaffung von halben Zonen nicht berücksichtigen. Er fühle sich nicht berufen, die Geographie Oesterreichs zu ändern. Wenn eine Station mehr als zehn Kilometer von einem gewissen Punkte entfernt sei, so sei er nicht Schuld daran, sie gehöre aber dann in die zweite Zone. Er wendet sich sodann gegen die Bemerkung des Abg. Dr. Kaizl, dass es in Folge der finanziellen Misswirthschaft bei den Staatsbahnen nicht möglich sei, in der Verstaatlichungsaction fortzuschreiten. Wenn die Verhältnisse bei den Staatsbahnen so ungünstig wären, wie in den Jahren 1892 und 1893, so sei es begreiflich, dass man nicht weiter verstaatlichen wolle, nun seien aber die Verhältnisse günstig, und sei keine Gefahr, in der Verstaatlichung fortzuschreiten. Der Staat hat für Abrechnung und Controle um so grössere Ausgaben, je mehr Privatbahnen vorhanden sind. Wenn man das in Berücksichtigung zieht, so wird der Ausfall, den wir durch Anwendung des Staatsbahntarifes im Falle der Verstaatlichung erleiden, sofort gedeckt erscheinen. Es ist also nicht richtig, dass durch die zu niedrigen Tarife die Fortsetzung der Verstaatlichungsaction unmöglich wird.

Redner bespricht sodann die Beschwerden des Abg. Dr. Kaizl über die grossen Auslagen. Bei den persönlichen Auslagen könne man nicht sparen. Das Haus empfehle ja der Regierung sogar Petitionen zur Berücksichtigung, deren Erfüllung ganz ausserordentliche Auslagen erfordern würde. So wurde der Regierung eine Petition der Conducteure empfohlen, deren Ausführung ein jährliches Plns von einer Million an Auslagen erfordern würde. Was nothwendig sei, geschehe Seitens der General-Direction. Trotzdem, fährt Redner fort, können nicht alle Wünsche erfüllt werden und trotzdem steigen die Personalausgaben. Wir sind gezwnngen, im nächsten Jahre wiederum mehr einzustellen, wir werden genöthigt sein, das Quartiergeld bei den Bediensteten zu reguliren, wir müssen die Löhne der Werkstättenarbeiter erhöhen. Man kann sich also nicht wundern, dass die Ausgaben für das Personal steigen. Wenn wir vorsichtig, aber gerecht die Lage desjenigen Personals, von dem das Schicksal der ganzen Unternehmung abhängt, in dessen Händen das Leben von Millionen von Leuten sich befindet und das ganze Vermögen der Bahn, uud das mit der grössten Aufopferung und Selbstverleugnung arbeitet, nach Massgabe der Möglichkeit verbessern, so müssen die Ausgaben fortwährend steigen.

Man könnte vielleicht sagen, dass bei den sachlichen Auslagen zu sparen sei. Aber das ist auch leichter gesagt als gethan. Zunächst wird Seitens des Publicnms eine Masse begehrt. Ich muss gerecht sein und erklären, wir thun nicht immer das, was das Pnblicnm will, aber Vieles muss man thun. Das Publicum verlangt immer mehr. Ist einmal ein kleines Gedränge im Wartesaale, weil zufällig der Verkehr ein grosser war, so heisst es: „Die Staatsbahnen sind Schuld, warum bauen sie nicht."

Ist ein Wagen beschmutzt, weil zufällig ein nicht sehr sauberer Passagier darin sass — und es gibt auch solche — so heisst es: „Die Staatsbahnen sind Schuld daran, warum haben sie nicht elegante Wagen." Wir werden im nächsten Jahre mit einem Luxuszuge nach Böhmen fahren, nach Prag, Karlsbad und Marienbad, mit ganz neuen, schönen Wagen, das kostet natürlich Geld. Wir haben eine Wagen-Dirigirung organisirt, welche ausgezeichnet functionirt, aber einmal kommt es doch vor, dass ein Wagen nicht heute, sondern erst morgen beigestellt wird. Sie sollten die ungezählten Depeschen sehen, die man wegen eines solchen Wagens bekommt.

Wir haben einen Waggonvorrath beschafft, der uns in die Lage setzt, die Leihwagen abzustossen. Wir werden im nächsten Jahre keine neuen Wagen anschaffen müssen, aber auch nur im nächsten Jahre, denn der Verkehr steigt fort. Wir sind in der traurigen Lage, Personenzüge mit Lastzugs-Locomotiven fahren zu müssen, weil uns Maschinen fehlen. Und erst die Cassirungen! Das ist eine Post, die einem den Schlaf rauben könnte. Die Summen, die nothwendig wären, um die Fahrbetriebsmittel zu cassiren und zu erneuern, betragen drei Millionen Gulden. Wir haben von der Carl Ludwig-Bahn 500 Lastwagen übernommen, die keine fremde Bahn annehmen will. Wir schickten sie in die Werkstätten und wollten sie umarbeiten; sie mussten ins Feuer geworfen werden, denn Alles war verfault. Ausser diesen drei Millionen, die wir ja auf diese Weise beschaffen wollen, dass wir je 300.000 fl. auf zehn Jahre einstellen, brauchen wir doch eine grosse Summe für Personenwagen. Wir sind ja heute noch genöthigt, mit eingerichteten Kastenwagen zu fahren, in welche allerdings mancher lebhafte Passagier nicht einsteigen zu wollen erklärt. Um so viel Wagen dritter Classe, Gepäckswagen und Maschinen anzuschaffen, als nothwendig sind, wäre eine Summe nothwendig, die erschreckend ist: zehn Millionen Gulden!

Wenn man Maschinen schonen will, muss man eine Werkstätte in der Nähe haben behufs schneller Reparatur und weiter gutes Wasser. Wir haben aber zu wenig Werkstätten und müssen fortwährend trachten, die Wasseranlagen zu corrigiren. Um die Betriebsauslagen herabzusetzen, muss man lange Züge einrichten, es müssen die Geleiseanlagen verlängert werden, und das kostet eine Unmasse Geld. Wir könnten viel grössere Einnahmen haben, wenn wir in der Lage wären, die Waaren, deren Beförderung uns übertragen wird, in langen Zügen zu befördern. Es geht nicht, weil die Stationen zu kurz sind. Auch in den Sicherungsanlagen, die nothwendig sind, um den Verkehr unabhängig zu machen von den Nerven des Wechselwächters, können wir nur schrittweise vorwärts gehen.

Wir haben Gebirgsbahnen, bei denen die Lehnen eine stete Gefahr für den Zugsverkehr bilden; wir haben 150.000 fl. heuer eingestellt zur Aufmauerung — ein Tropfen im Meer! Das ist eine Fülle von Ausgaben, die unbedingt gemacht werden müssen. Der Betriebscoëfficient kann trotzdem bei rationeller Wirthschaft sinken. Er ist von 61·98 heuer auf 59·50 zurückgegangen. Diese grossen Ausgaben kommen doch der österreichischen Volkswirthschaft zugute. Denn die Industrie hat Gelegenheit, durch unsere Anschaffungen sehr viel zu verdienen. Wir haben im Jahre 1893 zusammen 73 Locomotiven, 219 Personenwagen, 27 Dienstwagen und 2550 Güterwagen angeschafft und dafür 7,335.844 fl. bezahlt, Und, meine Herren, diese 7,335.844 fl. sind bis auf den letzten Kreuzer im Inlande geblieben. Wir haben nur eine Post von 61.000 fl. für Tyres an das Ausland gegeben. Warum? Die Erfahrung zeigte, dass von den im Inlande angeschafften 0·8, von den ausländischen nur 0·03 pCt. schadhaft wurden. Wir waren also aus Verkehrsrücksichten, die uns über Allem stehen müssen, gezwungen, diese Summe ins Ausland zu geben.

Wir sparen in der ganzen Gebahrung, wir haben erreicht, dass die Zugsausnützung und Zugsbelastung im Jahre 1893 auf der ganzen Staatsbahnstrecke um 3·9 pCt. stieg. Dies macht eine Minderausgabe von 467.000 fl. aus. Um lange Züge zu führen, muss man lange Stationen haben; man kann zehn Millionen für Stationen-Vermehrung ausgeben und wird sie sofort gedeckt finden durch die Ersparung, welche die stärkere Belastung mit sich bringt. Wir trachten, beim Kohlenverbrauche, bei der Feuerung, beim Oel, beim Putzmaterial u. s. w. zu sparen, um dadurch nicht das Deficit zu beseitigen, denn es gibt kein Deficit der Staatsbahnen, sondern um dadurch die Rente von 2·52 pCt., welche man vielleicht mit Recht als etwas zu niedrig findet, zu erhöhen.

Ich würde glücklich sein, wenn wir auf den Percentsatz von drei kommen könnten. Wenn wir durch eine rationelle Gebahrung dahin gelangt sein werden, so werden wir sagen können: die Verwaltung der Staatsbahnen ist keine schlechte, sie ist eine gute. So schlecht aber ist die Wirthschaft gewiss auch jetzt nicht, dass wir das Geld nicht verdienen würden, das wir uns von den Herren erbitten, und darum ersuche ich um die Annahme des Budgets der Staatseisenbahnen.

Abg. Dr. Kindermann spricht dem Budget-Ausschusse den Dank für die Resolution bezüglich der Herstellung der Verbindung der Localbahn Schluckenau-Nixdorf aus. Redner bringt sodann einige Wünsche des Schluckenauer Bezirkes bezüglich der Erbauung von Localbahnen vor, insbesondere die directe Verbindung von Nixdorf an die Elbe. Er führt eine ganze Reihe von Projecten an, welche durch die Böhmische Nordbahn vereitelt wurden, und weist auf eine grosse Zahl von Petitionen hin, welche anlässlich der verschiedenen Localbahn-Linien der Regierung zugingen und ihrer Erledigung harren. Redner gibt sodann eine historische Darstellung seiner Action im Abgeordnetenhause bezüglich des Ausbaues der Localbahnen im Schluckenauer Bezirke und betreffs der Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn und zählt die verschiedenen Gesuche einzelner Gemeinden an den böhmischen Landtag und an die Regierung auf. Redner hebt hierauf die Bedeutung des Schluckenauer Bezirkes wegen seiner Industrie und die grosse Steuerleistung desselben hervor, welche die Forderung nach dem Ausbau der verschiedenen Localbahn-Linien berechtigt erscheinen lasse. Im Anschlusse weist Redner ziffermässig nach, dass das Erträgniss der bereits im Betriebe stehenden Localbahnen im Schluckenauer Bezirke ein aussergewöhnlich günstiges sei, indem es eine sechspercentige Verzinsung des Anlagecapitals ergibt. Schliesslich empfiehlt er die im Anfange seiner Rede erwähnte Resolution des Budget-Ausschusses wärmstens zur Annahme und richtet an den Herrn Handelsminister die Bitte, durch das neuzuschaffende Localeisenbahn-Amt die Strecke von Nixdorf zur sächsischen Grenze trassiren zu lassen.

Abg. Rigler bespricht die Nothwendigkeit der Herabsetzung der Frachttarife, um die österreichische Bodenproduction concurrenzfähig zu erhalten. Er richtet an den Herrn Handelsminister die Bitte, den Bau der Bahnlinien Stockerau—Ahsdorf und Korneuburg—Ernstbrunn möglichst bald zur Durchführung zu bringen. Redner beantragt schliesslich eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, die bei den Staatsbahnen früher üblich gewesenen Theilstreckenkarten wieder einzuführen.

Abg. Dr. Keil befürwortet den Bau der Tauern-Bahn, welche die günstigste Verbindungslinie zwischen dem grossen Handelshafen Triest und dem Hinterlande, insbesondere mit dem Westen bilde. Er polemisirt eingehend gegen die Ansführungen des Abg. Wimhölzel, welcher gegen den Bau der Tauern-Bahn ankämpfte. Zum Schlusse empfiehlt Redner die zahlreichen, in Angelegenheit der Tauern-Bahn von ihm dem Hause überreichten Petitionen der Berücksichtigung des Hauses und der Regierung.

Es gelangt eine Reihe von Resolutionen zur Verlesung, welche sämmtlich genügend unterstützt und dem Budget-Ausschusse zugewiesen werden.

Abg. Fořt bespricht die Wichtigkeit der Tariffrage besonders mit Hinweis auf die Tarifpolitik Ungarns und der deutschen Nachbarstaaten. Redner macht sodann eine Reihe von Vorschlägen, welche nach seiner Ausicht zu einer wirthschaftlichen Reform, insbesondere auf dem Gebiete des Tarifwesens führen können.

Abg. Dr. Ritter von Rainer befürwortet im Namen der nicht mehr zum Worte gekommenen Abgeordneten verschiedene Bahnlinien. In seinen weiteren Ausführungen dankt Redner dem Herrn Handelsminister für die in Aussicht gestellte Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes, welche im Interesse mehrerer Kronländer lebhaft begrüsst werden müsse, welche durch die bisherige Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Hintergrund gestellt wurden. Was die Tauern-Bahn anbelangt, so habe sie entschieden den Zweck, die nächste Verbindung zwischen Triest und Süddeutschland herzustellen, wodurch entschieden ausländische Interessen in erster Linie gefördert würden und unsere Industrie durch die directe Heranziehung der deutschen Concurrenz gefährdet werden könnte. Redner wünsche in Triest, für welches so grosse Opfer gebracht werden, den Stapelplatz der österreichischen Industrie und nicht der fremdländischen zu sehen, was durch den Bau der Tauern-Bahn offenbar geschehen würde. Die Freunde der Tauern-Bahn verkennen die wirkliche Bedeutung Triests als österreichisches Handels-Emporium und betrachten es als blossen Speditionsplatz. Die Vertreter Triests mögen verzeihen, wenn Redner und seine Gesinnungsgenossen in der Vermehrung der Wege zum Absatze der heimischen

Production nach Triest das Wohl dieser Stadt besser gewahrt sehen als in einer Verbindung des Triester Hafens mit den süddeutschen Productionskreisen. Er polemisirt gegen den Abg. Dr. Keil und glaubt ganz gern, dass in der Frage der Tauern-Bahn ganz Salzburg hinter ihm stehe, weil dieses Land das einzige Hinterland sei, welches einen eminenten Vortheil aus der Tauern-Bahn zöge. Redner befürwortet schliesslich die Erbauung der Karawanken-Bahn, welche auch die Ablösung der Südbahn erleichtern würde.

Der Berichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik constatirt, dass die Ausführungen des Herrn Präsidenten der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen einerseits und andererseits der Umstand, dass die Anträge des Budget-Ausschusses nicht angegriffen wurden, ihm seine Aufgabe sehr erleichtern. Referent warnt nur vor der Revision des Staatseisenbahn-Tarifes. Zahlreiche von verschiedenen Rednern vorgebrachte Wünsche seien in den Resolutionen des Ausschusses enthalten, deren Annahme er empfiehlt.

Bei der Abstimmung werden die in Berathung stehenden Posten und die Resolutionen des Budget-Ausschusses angenommen, und ist hiemit Punkt XI, Handelsministerium, erledigt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Banconsens für das Aufnahmsgebäude und die Brückenwaage in Mähr.-Ostrau.) Das von dem Concessionär der genannten Localbahn, Julius Modern, vorgelegte Detailproject für den Bau eines Aufnahms- und Administrationsgebäudes, sowie für die Herstellung einer Brückenwaage in der Projectsstation Mähr.-Ostrau wurde zur Ausführung genehmigt. [18. Mai, Z. 21.117.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel: Erweiterung der Station Arnoldstein: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Arnoldstein, anlässlich des Anschlusses der Gailthalbahn, für den 2. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 9473.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Erweiterung der Stationen Krupa und Milostin-Kounowa: Politische Begehnng.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Rakonitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Buschtěhrader Eisenbahn für die Erweiterung der Stationen Krupa und Milostin-Kounowa für den 30. Mai anberanmt. [G.-I.-Z. 9366.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Reconstruction der Gitterbrücken in Matzleinsdorf.) Das Project für die Reconstruction der Gitterbrücken über die Zufahrtsstrasse zum Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofe in km 1·840 nnd 2·876 wurde genehmigt. [12. April, Z. 19.484.]

— (Linie Triest — Cormons: Hochbau-Herstellungen in Monfalcone.) Anlässlich der Einmündung der Localbahn Monfalcone-Cervignano in der Südbahnstation Monfalcone ist daselbst die Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, die Herstellung eines neuen Frachtenmagazins sammt Rampe nnd die Adaptirung der Locomotivremise nothwendig geworden. Für diese Herstellungen wurde der Bauconsens ertheilt. [11. Mai, Z. 25.387.]

Friauler Eisenbahn. (Oberbau-Normalien.) Die Oberban-Normalien der Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano wurden genehmigt. [28. April, Z. 22.839.]

Projectirte elektrische Localbahn von Baden nach Vöslau. (Verlängernng des Bautermines.) Der im § 3 der A. h. Concessionsurkunde vom 29. Juli 1892 zum Baue und Betriebe der mit elektrischer Kraft zu betreibenden Localbahn von Baden nach Vöslau festgesetzte Vollendungstermin wurde bis 31. Juli l. J. verlängert. [1. Mai, Z. 22.835.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Ergebniss der staatlichen Collaudirung.) Am 27. September, 17. und 18. October 1893 hat die staatliche Collandirung der Localbahn Eisenerz-Vordernberg stattgefunden. Die unwesentlichen Abweichungen von den genehmigten Bauplänen, und zwar: die Trassenrückung in km 3·513 bis km 3·840, die Verlängerung des Schichtthurmtunnels und des Klammwaldtunnels, die Vergrösserung der Lichtweite der Brücken in km 1·4, 1·6/7, 1·9/10, 2·4/5, 10·7/8 und die Weglassung der sechsten Oeffnung des Viaductes bei km 18·5, dann die Verlegung des Fussweges am Ausgange des Schichtthurmtunnels und die Einschaltung eines Niveauüberganges in km 3·3/4 erhielten die nachträgliche Genehmigung. [15. April, Z. 19.485.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Unterkrainer Bahnen. (Linie Grosslupp—Rudolfswerth—Straža: Technisch-polizeiliche Prüfung; Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Linie Grosslupp—Rudolfswerth—Straža der Unterkrainer Bahnen ab 31. Mai der Betriebsconsens ex commissione ertheilt. [25. Mai, Z. 28.180.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Centrale Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen in der Station Szczakowa.) Die in der Station Szczakowa hergestellten centralen Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen bezwecken die Sicherung der richtigen Stellung der in diese Anlagen einbezogenen Weichen und der mit denselben verbundenen Signale für die Einfahrten in der Richtung von Trzebinia, Jaworzno, Mislowitz und Granica, sowie für die Ausfahrten in diesen vier Richtungen. Ein Hebelapparat befindet sich in einem Riegelwandanbau an dem Wächterhause am Stationsende gegen Trzebinia, ein zweiter beim Stationsblockapparate in der Verkehrskanzlei im Aufnahmsgebäude und ein dritter in einem am Wächterhause angebauten Weichenthurme am Stationsende gegen Mislowitz. Der erstgenannte Hebelapparat enthält 9 Hebel zur Verriegelung eines local zu stellenden Weichenpaares und von 3 einzeln local stellbaren Weichen, sowie zum Stellen des Distanzsignals gegen Trzebinia, des Semaphors gegen die Cementfabrik, des Einfahrtssignals, des Ausfahrtssignals und eines Rangirsignals. Von dem in der Verkehrskanzlei untergebrachten Hebelapparate aus, welcher 2 Hebel enthält, wird eine local stellbare Weiche verriegelt und ein zweites Rangirsignal gestellt. Der Hebelapparat am Stationsende gegen Myslowitz enthält 20 Hebel, womit 4 Weichenpaare und 6 Weichen einzeln, dann die Distanzsignale gegen Jaworzno und Granica, die Semaphore für die Einfahrten von Jaworzno, Myslowitz und Granica, ein Ausfahrts-Semaphor und ein drittes Rangirsignal gestellt werden. Ueberdies ist an diesem Hebelapparat der Hebel zur Bedienung des Schrankenriegels für den im Geleise der Schleppbahn zur Sodafabrik situirten Geleise-Absperrschranken angebracht. Die Vorrichtungen zum Stellen der Weichen, zum Verriegeln der Weichen und des Geleise-Absperrschrankens, sowie zum Stellen der Signale sind in jedem Apparate in gegenseitige Abhängigkeit gebracht. Zufolge dieser Abhängigkeit können auch nicht gleichzeitig Signale für Fahrten freigegeben werden, welche einander gefährden würden. Auf jedem der Hebelapparate an den Stationsenden gegen Trzebinia und gegen Myslowitz ist rechts und links je ein elektrischer mehrtheiliger Blockapparat für die Zugseinfahrten, beziehungsweise Zugsausfahrten mit Vorwecker aufmontirt, mittelst welcher Apparate es von den Aufträgen des Verkehrsbeamten abhängig gemacht wird, ob und für welche der fixirbaren Fahrstrassen ein die Einfahrt oder die Ausfahrt gestattendes Signal gegeben werden soll. Die Stationsapparate, welche für die Süd- und Nordseite getrennt im Verkehrsbureau des Aufnahmsgebäudes untergebracht sind, bestehen aus 4 elektrischen Blockeinrichtungen, von denen je eine sowohl für die Ein- als auch für die Ausfahrten von und nach Jaworzno, beziehungsweise Myslowitz, Granica und Trzebinia gehört, und enthalten überdies eine weitere elektrische Einrichtung zum Verschluss der Weiche bei der Abzweigung des Geleises zur Cementfabrik auf der Südseite des Bahnhofes, dann einen Schieberkasten, Anzeigevorrichtungen für die Ein- und Ausfahrten, eine Einrichtung zur Aufhebung der Fahrstrassenverschlüsse, 8 Vorwecker und die Inductoren. [G.-I.-Z. 9070.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Allgemeine deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin.) Die Allgemeine deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin gibt einen Obligations-Anleihe im Betrage von 4 Millionen Mark aus. Die Anleihe zerfällt in 2500 Obligationen Lit. A zu 1000 Mk. und 3000 Obligationen Lit. B zu 500 Mk. Die Obligationen lauten auf den Namen der Nationalbank für Deutschland in Berlin und sind durch Blanco-Indossement übertragbar. Die Anleihe wird vom 1. April 1894

ab mit jährlich 4½ Percent in halbjährigen am 1. April und 1. October jeden Jahres fälligen Terminen verzinst und vom 1. April 1896 innerhalb 50 Jahren mit einem Zuschlage von 2 Percent des Nennwerthes, also zu 102 im Wege jährlicher Auslosung zurückgezahlt. Die Gesellschaft behielt sich das Recht vor, vom 1. Juli 1898 ab entweder die planmässige Tilgung zu verstärken oder auch die ganze Anleihe mit sechsmonatlicher Frist zur Rückzahlung mit 102 des Nennwerthes auf einen Zinstermin zu kündigen. Die Nationalbank für Deutschland, die deutsche Genossenschaftsbank von Soergel, Parrisius & Cie. und die Firma Jacob Landau haben beim Börsen-Commissariat den Prospect, betreffend Emission dieser Obligationen, eingereicht.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. Mai bis zum 3. Juni.)

Adriatischer Dienst.

29. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Thetis“. Capitän A. Benedettich, nach Venedig.

30. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola. Gravosa und Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione nnd Porto Manzo,

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pols, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pncischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opns, San Martino nnd Gelsa.

31. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

1. Jnni, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.

2. „ um Mitternacht: Dampfer „Thetis“, Capitän A. Benedettich, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina“, Capitän A. Mocole, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

29. Mai, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Selene“, Capitän L. Barichievich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Dnrazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus nnd Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy nnd Rhodns.

30. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Anstria“, Capitän P. Covacevich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla nnd Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapeznnt, Batnm, Snlina, Galatz, Braila, Varna, Bnrgas nnd Knstendjè.

1. Jnni, zu Mittag: Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia nnd Tripoli, mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer in Alexandrien.

2. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Deperis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschlnss in Piräus nach Khios, Smyrna nnd Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batnm, Odessa, Snlina, Galatz, Braila, Varna, Bnrgas nnd Knstendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Jnni zu Mittag: Dampfer „Orion“, Capitän C. Bellen, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie“, Capitän G. Costanzo, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Finme, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai nnd Kobe.

„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffung anf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Juni 1894.) Im Monate Juni werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Juni
Fiume	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Adria“	3
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genna, Marseille[2])	„Jókai“	4
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua[2]), Porto Manrizio, Nizza, Marseille	„Arpád“	10
Finme	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna[2]), Marseille	„Marguerite“	11
„	Syracns, Malta[1]), Syraons, Catania, Messina, Bari. Triest	„Carola“	14
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genna[2]), Nizza, Marseille	„Szápáry“	17
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Porto Manrizio, Genua, Marseille[2])	„Tisza“	18
„	Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua[2]), Porto Manrizio, Nizza, Marseille	„Bnda“	24
„	Triest, Bari, Palermo, Neapel, Livorno, Genna,[2]) Marseille	„Tibor“	25
„	Syracns, Malta[1]), Syracns, Catania, Messina, Bari, Triest	„Carola“	28
Finme, Triest	Tanger[3]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Szent István“	5
Finme	Liverpool	„Trinidad“ (Cunard L.)	1—10
„	Gibraltar[3]), London	„Rákóczy“	5—15
„	Liverpool	„Andalusian“	5—15
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	10—20
„	London	„Dnrham“	10—20
„	New-York	„Elysia“ (Anchor Line)	15—25
„	Antwerpen	„Zrinyi“	15—25
„	Leith		15—25
„	Liverpool	„Atlas“ (Cnnard L.)	15—25
„	Algier[3]), Glasgow	„Deák“	15—25
Fiume, Triest	Barcelona[3])	„Andrássy“	25
Fiume	Ronen	„Széchenyi“	20—30
„	London	„Snltana“	20—30
„	Bordeanx	„Baross“	25/V—5/VI
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Szápáry“	2
Malta, Syracns, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	4
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tisza“	5
Marseille, Genna, Livorno, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Bnda“	9
Marseille, Genna, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Tibor“	12
Marseille, Genua, Neapel, Messina (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Adria“	16
Malta, Syracns, Catania, Messina, Bari	„ „	„Carola“	18
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Fiume, Triest	„Jókai“	19
Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Fiume	„Arpád“	23
Marseille, Genua, Palermo, Messina, Catania, Bari	Finme, Triest	„Margnerite“	26
Marseille, Genna, Neapel, Messina, (Riposto[4]), Catania, Bari	Triest, Finme	„Szápáry“	30
Liverpool	Finme, Triest	„Saragossa“ (Cnnard L.)	1—10
London	Triest, Finme	„Mátyás Király“	5—15
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Rosario“	5—15
Liverpool	„ „	„Algerian“	10—20
Antwerpen	„ „	„Kálman Király“	15—25
Ronen	„ „	„Matlekovits“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cnnard L.)	15—25
Bordeanx	Triest, Finme	„Nagy Lajos“	20—30
Leith	„ „	„Szent László“	20—30
Glasgow	„ „	„Zichy“	20—30
London	„ „	„Winestead“	20—30

[1]) Directe Fahrkarten nnd Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffung in Malta nach Tnnis, Biserta, Tripolis, Gerbah, Gabes, Sfax, Mehdia, Monastir, Susa nnd den Algierischen Küstenplätzen.

[2]) Directe Ladescheine mit nnmittelbarer Umschiffnng in Genna nach Montevideo, Bnenos-Ayres nnd Rosario.

[3]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier oder Gibraltar oder Tanger angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[4]) Bedingungsweise Berührnng.

[5]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlanfen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Anskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2. — Budapest, Franz Josef-Platz 6.**

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide.

Mit 1. August 1894 gelangen die im Theile II, Heft 4, dann im Theile III, Heft 1, 2 und 3 des vorbezeichneten Verkehres enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 a für Getreide etc. (bezw. Nr. 1 im Theile III, Heft 3) und des Ausnahmetarifes Nr. 1 c für Kleie zur Aufhebung.

Soweit directe Frachtsätze für Oelsaaten und Oelkuchen in den genannten Tarifheften vorgesehen sind, gelten vom gedachten Tage ab die Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 b (Oelsaaten) auch für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte, sowie diejenigen des Ausnahmetarifes Nr. 1 d (Oelkuchen) auch für Kleie.

Wien, am 25. Mai 1894. [430]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide.

Mit 1. August 1894 gelangen die im Theile III des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. zur Aufhebung.

Der in diesem Tarifhefte sub B enthaltene Ausnahmetarif für Mais im Verkehre mit Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bleibt jedoch bis auf Weiteres noch in Wirksamkeit.

Wien, am 25. Mai 1894. [431]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Sächsischer Verbands-Gütertarif.

Einführung des Nachtrages VII.

Zum Breslau-Sächsischen Verbands-Gütertarif vom 1. August 1891 tritt am 15. Juni 1894 der Nachtrag VII in Kraft.

Exemplare desselben erliegen in den Stationen Reichenberg, Friedland in Böhmen und Raspenau-Liebwerda zur Einsicht und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau erhältlich.

Wien, am 21. Mai 1894. [432]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893.

Mit 1. Juli 1894 tritt zum vorgenannten Tarife der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält unter Anderem nebst Einbeziehung neuer Stationen auch noch die Aenderung des Titelblattes des Tarifes, sowie Ergänzungen der Lieferzeit-Zuschlagsfristen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Wien, am 25. Mai 1894. [433]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarisch-Italienischer Verkehr. (Einhebung, bezw. Auszahlung von Nachnahmen in Stationen der italienischen Eisenbahnen im directen Verkehre mit Oesterreich-Ungarn.) Es wurde wiederholt von Seite der Parteien Beschwerde darüber geführt, dass Beträge, welche auf Sendungen aus Italien nachgenommen werden, bei den diesseitigen Stationen in Franken (Gold) bezahlt werden müssen, während die den betreffenden Parteien von den Absendern in Italien avisirten Beträge in italienischen Lire angegeben sind. Nach einer diesbezüglichen Mittheilung der italienischen Südbahnen sind die Stationen der italienischen Eisenbahnen schon im Monate November v. J. angewiesen worden, Nachnahmen bei Sendungen nach dem Auslande — wie dies auch in allen Tarifen mit dem Auslande vorgeschrieben ist — stets nur in der Frankenwährung (Gold) anzunehmen und die Anszahlung dieser Nachnahmen entweder gleichfalls in effectivem Golde oder in italienischen Liren unter Hinznrechnung des jeweiligen Agiozuschlages zu bewerkstelligen. Die Beschwerden rühren also ansschliesslich daher, dass die Versender den Lirebetrag in Francs nachnehmen, ohne die Agiodifferenz zu berücksichtigen, weshalb dann der Empfänger den Nachnahmebetrag anch in Francs bezahlen muss. Hienach ist es Sache der diesseitigen Parteien, sich gegebenen Falles vorher mit den italienischen Versendern ins Einvernehmen zu setzen, damit diese ihre Nachnahmen den Agioverhältnissen entsprechend reduciren.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl etc.) Mit Wirksamkeit ab 1. Juni wird der Ausnahmetarif 27 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie in den Specialtarifen I, II und III genannt, bei Aufgabe als Stückgut — Seite 131 des Nachtrages XI — wie folgt, ergänzt:

Von und nach	Reichenberg Frachtsätze für 100 kg in Mark
Asch	2·36
Nürnberg C.-B.	3·42
Nürnberg O.-B.	3·38

— (Ergänzung des Ausnahmetarifes für gebrauchte leere Bierfässer.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni wird der Ausnahmetarif 30 für gebrauchte leere Bierfässer — Seite 39 des Nachtrages XIII — wie folgt ergänzt:

Von und nach	Reichenberg Frachtsätze für 100 kg in Mark
Ansbach	2·97
Erlangen	2·73
Kulmbach	2·25
München C.-B.	3·24
München O.-B.	3·29
München S.-B.	3·26
Nürnberg C.-B.	2·75
Würzburg	2·92

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Steine.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni gelangen für die Beförderung der unter den Specialtarif II fallenden krummlinig profilirten und abfacirten, jedoch ungeschliffenen Bausteine (unverpackt), sowie der Steine des Specialtarifes III (unverpackt) von bayerischen Stationen nach Quedlinburg Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe und Anwendung die betheiligten Abfertigungsstellen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1048	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bleiglätte	Pfibram	Friedrichshafen, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe in Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894			2·28 Mark		Im Kartirungswege		
1049	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Schönfeld Karbitz Mariaschein Teplitz Ullersdorf Dux und Dux-Ladowitz Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.) Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Knttowitz Bilin (k.k.St.B.)	Mistelbach	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif für den Inländischen Braunkohlen-Verkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kreuzer ö. W. 56·2 56·4 56·8 57·5 58·6 59·4 59·8 60·8 61·1 61·3 59·8 60·2	52·8 53·0 53·4 54·1 55·2 56·0 56·4 57·4 57·7 57·9 56·4 56·8	3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4 3·4	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Vereenderin lautend, spätestens bis 31. März 1895 vorzulegen	
1050	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Caslau	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	21·9 kr.	15·8 kr.	6·1 kr.	Im Kartirungswege		
1051	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding Lundenburg	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 31·1 26·2	kr. 26·1 21·7	kr. 5·0 4·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Göding Lundenburg	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				31·5 26·6	26·5 22·1	5·0 4·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender, specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	
				von	nach			
1052	Kaiser Ferdinands-Nordbahn							
	Mährisch-Schlesischen Centralbahn							
	Loer retourgehende Bierfässer		Bier in Fässern					
	Jägerndorf		Brünn K.F.N.B.					
	Brünn K.F.N.B.		Jägerndorf					
	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfliefernng der Sendnngen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Ränmlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ah- nnd Anflegen der Transporte dnrch Parteiorgane		Aufgahe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anf- nnd Abladen der Sendnngon durch Parteiorgane					
	Vom 1. Jnni 1894 his auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894							
	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jnli 1893							
	81·3 kr.		81·3 kr.					
	60·4 kr.		60·4 kr.					
	20·9 kr.		20·9 kr.					
	Im Rückvergütnngswege		Im Kartirungswege					
	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seite der Anflieferungsstation die Bestätigung darüher tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ansgenützt, sowie das Ahlegen und Anfladen dnrch Parteiorgane besorgt, nnd von Seite der Empfangsstation, dass das Ahladen nnd Anflegen dnrch Parteiorgane hewirkt worden ist. Die hezeichneten Docnmente, welche spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses vorznlegen sind, werden nicht wieder znrückgestellt							

1053								
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn							
	Packpapier, insoweit selbes nach Pos. P-1 der Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1893 tarifirt wird							
	Troppau							
	Wien Donauufer - Bahnhof der K.F.N B. transit	Wien Nordbahnhof						
	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). a) Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzablung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen							
	Bis Ende December 1894							
	Localtarif vom 1. Jänner 1893							
	103·8 kr.	103·1 kr.						
	a) 87 kr. b) 79 kr.	a) 86 kr. b) 78 kr.						
	a) 16·8 kr. b) 24·8 kr.	a) 17·1 kr. b) 25·1 kr.						
	Im Rückvergütangswege							
	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgahestation heglanhigte Frachthrief-Dnplicate, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zngeständnisses							

1054								
B.N.B.								

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 28 vom 10. März l. J. sub Post 592 veröffentlichte Begünstigung findet auch auf Transporte Anwendung, welche zum Neubau einer Färberei bei Zwickau i/B. bestimmt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1055	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter aller Art	Szczakowa	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwołoczyska (Bhf.) transit	Die Frachtbriefe ab Szczakowa müssen die Bestätigung des Stations-Vorstandes enthalten, dass das Gut eine Theilsendung einer von Bregenz, Lindau, Buchs oder St. Margarethen angelangten und für Russland bestimmten Wagenladung bildet. Einhaltung der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli n. St. 1892 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr	Verschieden	Cents. 325 453 388	Verschieden	Im Kartirungswege		
1056	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfall- (Brenn-) Holz	Wama transit für Sendungen von Russisch-Moldawitza	Eisenan loco	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des Wagens. Auf-, bezw. Abladen durch Arbeitskräfte des Absenders, bezw. Empfängers	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	2 kr.	1 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1057	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Prachsitz	Zamost Wodnian St.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 25 16	kr. 23 14	kr. 2 2	Im Kartirungswege		
1058	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		H o l z	Czudec Zaluz	den im Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 3 enthaltenen deutschen Stationen		Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 3, giltig vom 1. September 1892	Besteht noch kein Satz	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Im Haupttarife Seite 20, bezw. 25 ist nachzutragen:

Kilometer	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A Für 100 kg in Pfennigen
247	Czudec	70
	Coursdifferenz .	1
331	Zaluz	86
	Coursdifferenz .	1

Im Nachtrag VI Seite 7, bezw. 20 ist nachzutragen:

Vom Schnittpunkte bis	Abtheilung α			Abtheilung β		
	Ausnahmetarif					
	B	C	D	B	C	D
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen bei Zahlung der Fracht für					
	mindestens 10000 kg für den Wagen			das Ladegewicht des verwendeten Wagens		
Czudec	65	65	65	46	46	46
Coursdifferenz .	1	1	1	1	1	1
Zaluz	81	81	81	60	60	60
Coursdifferenz .	1	1	1	1	1	1

Fortlaufende Nr.	1059	1060	1061	1062	1063
Die Publication erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang
Das Zugeständniss wird gemacht: von der Verwaltung und im Namen der	Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn	Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Borke, roh, Lohe, ferner Eichen-, Fichten- und Tannenrinde (gestampft, gemahlen od. in Bündeln)	Braunkohle	Kalkstoine	Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfesten Thon, feuerfeste Ziegel und Gasretorten, cylindrische aus Chamotte	Wein und Weinmost der Pos. W—10 und M—27 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke: von	Solnitz / Reichenau a/K.	Aussig transito	Prag St.E.G. (Hrabovka) transit	Halbstadt	Simmering E.W.A.
für die Transportstrecke: nach	Adlerkosteletz	L i s s a	Theresienstadt	Schönbrunn / M.-Ostrau / Troppau M.S.C.B. und K.F.N.B.	Kismarton - Száraszvám
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	**Aufbringung von 4000 metr. Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen mittelst Industriegeleises in die Zuckerfabrik Litol zugeschoben werden und ausschliesslich für Zwecke derselben bestimmt sein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen / Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 1. Juni 1894 bis Ende Mai 1895	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Localtarif	Localtarife	Westungar.-Niederösterreichischer Verbandstarif vom 1. December 1893, A.-T. II
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	42 Kronen pro 10000 kg	21·0 kr.	Verschieden	72 / 73
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	24 Heller / 18 Heller	33 Kronen pro 10000 kg	20·8 kr.	44·7 / 44·7 / 42·4 / kr.	61 / 61
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		9 Kronen pro 10000 kg	0·2 kr.		11 / 12
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als alleinigen Anfgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und auf die Zuckerfabrik Litol als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens des Stationsvorstandes in Lissa bestätigt erscheint, dass die Sendungen mittelst Industriegeleises zugeschoben wurden			
Besondere Bemerkungen				Das Anf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter, bezw. auf eigene Kosten vorzunehmen	

Fortlaufende Nr.	1064	1065	1066
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der		K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide aller Art	Baumwolle, roh	Mahlproducte und Mehl der Pos. M. 4 der Waarenclassification des österr. Tarif-Theiles I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Ungarischen Südbahnstationen und Keleneföld transit (jedoch excl. von Stationen der Strecke Zapresić-Sziszek und von Fiume)	Triest S.B. und Triest Freihafen S. B.	Triest
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Bozen, Trento, Rovereto		
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Stationen der Strecke Kufstein incl. bis Avio incl. und Franzensfeste incl. bis Lienz incl.	Szczakowa transit und Granica transit (für Russland)	Buchs transit
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Für Mahlproducte in jedem Gewichte. Für Getreide bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen. Nebige Begünstignng gelangt nnr für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlprodncten znr Anwendung, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen znr Verfrachtung gelangenden Quantnm von Mahlprodncten, bezw. Getreide sich deckt	**Anlieferung von mindestens 600 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenverzeichneten Tarifes.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Abfertigung der Transporte auf Grund der Bestimmnngen dee Tarifes vom 1. Jänner 1893 für den südösterr.-nngar.-schweizerischen Grenzverkehr
	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1894	Vom 1. Jnni 1894 bis Ende December 1894	Bis anf Widerrnf, längstens aber his Ende Decemher 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, hezw. rücksichtlich Getreide auf die laut Verordnnngehlatt Nr. 144 vom 19. December 1893 eub fortlanfender Nr. 2568 pnblicirten Ermässignngssätze	Oesterr.-ungar.-rnssischer Grenzverkehr vom 1. Jnli 1892	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den südösterr.-ungar.-schweizerischen Grenzverkehr
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	140·7*) kr. ö. W.	305 Centimes pro 100 kg
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	0·42 Heller pro 100 kg nnd 1 km plus je 8 Heller Manipulationsgehühr pro 100 kg, bezw. plns ungar. Stener, wobei Hellerhrnchtheile anf ganze Heller aufzurunden sind.	128 kr. ö. W.	280 Centimes pro 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden	12·7 kr. ö. W.	25 Centimes pro 100 kg
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütnngswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf schlieseende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen hezügl. der Mahlprodncte die auf dieselbe Firma als Anfgeherin lautenden Aufnahmescheine bezw. Duplicat-Fracbtbriefe heizulegen sind, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen anf echliessende Firma als Absenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdanor in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen		*) Vergl. V.-B. Nr. 35 vom 29. März 1894, Fortlaufende Nr. 698	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1067	Südbahn-Gesellschaft		Paraffin- und Paraffinschuppen in beliebiger Verpackung	Triest S.B. und Fiume	vor Wien (Matzleinsdorf) gelegenen Stationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter-Bahn	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	260 Heller, bezw. incl. ung. Steuer, insoweit der normale Tarif sich nicht billiger stellt	Verschieden	Im Kartirungswege		Bezüglich des Importnachweises gelten die einschlägigen Bestimmungen des Seehafen-Ausnahmetarifes für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf) etc. andererseits, vom 1. November 1884
1068	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Dornegg-Feistritz	Divacca Triest S.B. Mattuglie-Abbazia	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Auf- und Abladen durch Partei innerhalb 8 Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen. Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif		Kronen pro Wagen 20 32 20		Im Kartirungswege		
1069	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel und Getränke, sowie die davon herrührenden Emballagen, ferner Uebersiedlungs-Effecten in kleineren Partien	Während der Badesaison 1894 in Brennerbad, wird die Aufgabe nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab Bozen-Gries nach Brenner und Brennerbad und retour als Frachtgut bei Beförderung mit Personenzügen gestattet.										

In **A. Hartlebens Verlag** ist erschienen:

Die Vorschriften

betreffend den

Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten,

sowie den

Fleischtransport auf Eisenbahnen

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen

Gross-Octav — 4 Bogen — Preis 60 kr.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1894 zur Eröffnung gelangenden k. k. Staatsbahnlinie **Stanislau—Woronienka** wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag Gulden
I	Einfache angestrichene und nicht angestrichene Möbel	3600
II	Feinere Möbel mit Anstrich	2500
III	Harte, gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2600
IV	Gepolsterte Ruhebetten	500
V	Uhren	600
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	2230
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe und Karren	2420
VIII	Schiebtruhen	520
IX	Wasserbottiche	350
X	Laternen	1800
XI	Spenglerwaaren, exclusive Laternen	890
XII	Gusseiserne Laternensäulen	550
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	1630
XIV	Feuerspritzen	1300
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1250
XVI	Eiserne Möbel	250
XVII	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren und Werkzeug-Garnituren	1400
XVIII	Winden	250
XIX	Wagendecktücher	680
XX	Bettgarnituren und Leinenwaaren	380
XXI	Bürstenbinderwaaren	65
XXII	Luster und Lampen	820
XXIII	Feilen	65
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken aus Metallguss	250
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	280
XXVII	Gitter- und Siebwaaren	160
XXVIII	Zeichnen- oder Schreib-Requisiten und Signalhörner	160
XXIX	Stempel und Siegeln	310
XXX	Wechsellaternen	690
	Summe	28600

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen** bis längstens 7. September 1894 geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Krakau und Lemberg und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Stanislau eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 12. Juni 1894, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht dem Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Für grosses **Speditionsgeschäft in Prag** wird ein gut versirter
Tarifeur aufgenommen.
Gefl. Anträge unter Angabe von Referenzen sub **„Internationale Transporte U. D. 1384“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien I.** (428)

Das
VERORDNUNGS-BLATT
des
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

WEINER'S ZINKFREIES
SCHUTZ-MARKE
LAGER-METALL
für jeden Druck und Rotation.
Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.
Heinrich Weiner, Prag.
(415)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 31. Mai 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Erprobungen und Revisions-Druckproben von Locomotivkesseln im Jahre 1893. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Ban. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stockerau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister von Stockerau, Julius Schaumann, im Vereine mit den dortigen Gemeindeausschussmitgliedern Ignaz Weineck und Dr. Michael Ecker die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stockerau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. Mai 1894. Z. 23.341.

Erprobungen und Revisions-Druckproben von Locomotivkesseln im Jahre 1893.

Im Sinne der Handelsministerial-Verordnungen vom 7. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 112, und vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, wurden im Jahre 1893 Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen 570 Erprobungen und 505 Revisions-Druckproben an Locomotivkesseln, sohin gegen das Vorjahr 1892 um 137 Druckproben und 36 Kesselrevisionen mehr vorgenommen.

Von den im Jahre 1893 erprobten 570 Stück Locomotivkesseln wurden 564 Stück theils in inländischen Fabriken, theils in den verschiedenen Eisenbahn-Werkstätten neu erbaut, bezw. reparirt.

Die inländischen Fabriken sind an der Neulieferung, bezw. an der Reparatur von Kesseln in nachstehender Reihenfolge betheiligt:

Die Locomotivfabrik vormals G. Siegl in Wr.-Neustadt mit 66 neuen und 4 reparirten Kesseln, und zwar rücksichtlich neuer Kessel 28 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 12 für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 8 für die Vereinigten Arader und Csanader Bahnen, 6 für die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, 4 für die Kaschauer Strassenbahn-Actiengesellschaft, 3 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 2 für die k. k. priv. Böhmische Nordbahn und je 1 Stück für die Siebenbürger Waldindustrie-Actiengesellschaft, für die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, rücksichtlich reparirter Kessel 2 Stück für die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und je 1 Stück für die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und den Kohlenindustrieverein.

Die lbf. Maschinenfabrik der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien mit 78 neuen und 14 reparirten Kesseln, und zwar an neuen Kesseln 36 Stück für die kgl. Rumänischen Staatsbahnen, 25 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 6 für die Slavonische Transversalbahn, 5 für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, je 2 Stück für Ludwig von Cséry in Budapest und die kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie 2 Stück Reservekessel für die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, an reparirten Kesseln 9 Stück für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, 3 für die Wiener Localbahnen und 2 für die kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Die Wiener Locomotivfabrik bei Floridsdorf mit 44 neuen Kesseln, und zwar 17 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, je 6 Stück für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, je 4 Stück für die k. k. priv. Südbahn-

Gesellschaft und die kgl. Ungarischen Staatsbahnen, je 2 Stück für die Eisenberg-Vordernberger Bahn und die Localbahn Reichenau-Solnitz und 1 Stück für die Brassó-Haromszéker Localeisenbahn-Gesellschaft, sowie 2 Stück Reservekessel für die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Die Locomotivfabrik von Krauss & Co. in Linz mit 24 neuen und 2 reparirten Kesseln, und zwar rücksichtlich neuer Kessel 6 Stück für die Baudirection der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina in Sarajewo, 4 für die Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft, je 3 Stück für die steiermärkischen Landesbahnen und Schafbergbahn, 2 Stück für die k. und k. Bosnabahn, je 1 Stück für die Witkowitzer Eisenhütten-Gewerkschaft, die Salinenverwaltung in Dolnya-Tuzla, die Werksdirection des Erdövidéker Bergbauvereines in Köpucz, die Waldbahn der Gebrüder Grödl in Demnica wyzna, die Firma Jos. Bruckner & Söhne in Wien und für die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen. Rücksichtlich reparirter Kessel je 1 Stück für die Kremsthalbahn und die Trifailer Kohlengewerkschaft.

In den Werkstätten der verschiedenen inländischen Eisenbahnen wurden theils neu gebaute, zum grössten Theile aber blos reparirte Kessel erprobt und erscheinen die Werkstätten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, Linz, Gmünd, Knittelfeld, Pilsen, Bodenbach, Salzburg, Neu-Sandec, Lemberg, Stryj, Stanislau und Spalato mit zusammen 141 Stück, jene der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Floridsdorf mit 29 Stück, die Werkstätten der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag und Simmering mit 31 Stück, jene der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, Marburg und Innsbruck mit zusammen 75 Stück, die der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Jedlesee und Nimburg mit 25 Stück, die Werkstätten der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Böhmisch-Leipa und Kralup mit 5 Stück, die Werkstätte der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Aussig mit 5 Stück, jene der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Komotau mit 5 Stück, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Pilsen mit 2 Stück, die Werkstätte der Mährisch-schlesischen Centralbahn in Jägerndorf mit 5 Stück, die Werkstätte der Eisenbahn Wien-Aspang in Wien mit 2 Stück und die Witkowitzer Eisenhütten-Gewerkschaft in Witkowitz mit 1 Stück an der Gesammtsumme betheiligt.

Ausserdem wurde ein in der Maschinenfabrik der Alpinen Montangesellschaft in Klagenfurt für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen neu erzeugter Kessel erprobt und ebenso die in der Dampfkesselfabrik von St. Jaschke & Sohn in Wien und in der Fabrik Ig. Gridl in Wien für die Dampftramway vorm. Krauss & Co. reparirten 5 Kessel der Erprobung unterworfen.

Von diesen im Inlande neu erzeugten, resp. reparirten Kesseln wurden geliefert: 484 Stück für die diesseitige Reichshälfte, 34 Stück für Ungarn, 10 Stück für Bosnien und die Herzegowina und 36 Stück für das Ausland.

Von den 6 aus dem Auslande bezogenen Locomotivkesseln wurden 5 von Krauss & Co. in München geliefert, und zwar: 2 Stück für die Eisenhütten-Gewerkschaft Witkowitz und je 1 Stück für die Bauunternehmung Alfred Kunz in Kempten (derzeit in Giesingen bei Feldkirch verwendet), für die Donauregulirungs-Unternehmung Redlich & Berger und für die Carl Emilshütte in Königshof; 1 Stück Kessel zu einer feuerlosen Locomotive, System Lamm Francq für die Pulverfabrik der k. und k. Militärverwaltung in Blumau wurde von der Düsseldorfer Fabrik Hohenzollern erzeugt und bezogen.

Ausser diesen 570 Erprobungen wurden im Jahre 1893 theils in den verschiedenen Werkstätten, theils in den Heizhäusern 505 Kesselrevisions-Druckproben vorgenommen. Von denselben entfallen 208 Stück auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive jener Privatbahnen, welche sich im Staatsbetriebe befinden, 76 Stück auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 63 auf die Südbahn-Gesellschaft, 52 auf die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, 26 auf die Oesterr. Nordwestbahn, 18 auf die Buschtěhrader Bahn, 10 auf die Böhmische Westbahn, 9 auf die Eisenhütten-Gewerkschaft in Witkowitz, 8 auf die Böhmische Nordbahn, 5 auf die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, 4 auf die Südnorddeutsche Verbindungsbahn, je 3 Stück auf die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, die Böhmischen Commercialbahnen, die Bozen-Meraner Bahn, die Localbahn Reichenberg-Gablonz und die Stauding-Stramberger Localbahn, je 2 Stück auf die Dampftrambahn Krauss & Co. und die Mühlkreisbahn und je 1 Stück auf die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, die Bauunternehmung Redlich und Berger, die Kremsthalbahn, die Schleppbahn Chrasterhof-Benátek, die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, die Eisenbahn Wien-Aspang und die Zuckerfabrik in Horka.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 298. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Mai wird die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1894 fortgesetzt. Zu Punkt XVI, B., „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten", spricht Abg. Biankini. Er reflectirt auf die Bemerkungen des Herrn Handelsministers über Dalmatien und spricht den Wunsch aus, mit dieser Aeusserung möge auch eine neue glückliche Aera für das auf dem Gebiete des Verkehrswesens bisher vernachlässigte Dalmatien beginnen. Es fehle jede directe Eisenbahnverbindung mit dem übrigen Europa. Ohne Unterschied der politischen Anschauungen und der Nationalität seien alle Dalmatiner in wirthschaftlichen Fragen einig. Redner richtet einen Appell an den Herrn Handelsminister, den Verkehrsverhältnissen dieses Landes seine volle Aufmerksamkeit und sein Wohlwollen zu schenken. Schliesslich polemisirt Redner gegen die seinerzeitigen Ausführungen des Herrn Handelsministers über den Lloyd.

Abg. Kyrle begrüsst mit Befriedigung die Erklärung des Herrn Handelsministers, dass die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sich consolidire und im vergangenen Betriebsjahre einen Gewinn von einer Million erzielt habe. Daraus könne man entnehmen, dass die grossen Opfer des Staates nicht nutzlos gebracht wurden; man könne aber nunmehr auch erwarten, dass viele Wünsche, namentlich der Uferanwohner in der oberen Donaustrecke in Erfüllung gehen werden. Er beantragt eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dahin zu wirken, dass vom Herbste 1894 an nach Einstellung des täglich verkehrenden Postschiffes wöchentlich drei Localfahrten für den Personenverkehr auf der Strecke Engelhardtszell—Linz dauernd eingerichtet werden.

Referent Abg. Dr. Heilsberg gibt die Versicherung, dass der Resolutionsantrag des Abg. Kyrle gewiss im Budgetausschusse wohlwollendste Beachtung finden werde, und empfiehlt die in Berathung stehenden Posten zur Annahme.

Die in Berathung stehenden Posten werden angenommen.

Nach Erledigung der Tagesordnung nahm das Wort Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

In der 267. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 3. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Demel und Genossen zwei Interpellationen in Betreff der Verstaatlichung der

Mährisch-schlesischen Centralbahn und in Betreff des Ausbaues der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken der Eisenbahnverbindung von Troppan nach Ratibor an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser beiden untereinander in engstem Zusammenhange stehenden Anfragen, sowie einer früheren bereits in der Sitzung vom 6. März d. J. von dem genannten Herrn Abgeordneten eingebrachten Interpellation über den gleichen Gegenstand erlaube ich mir Nachfolgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Die Verstaatlichung der Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn wird Seitens der Regierung in Aussicht genommen und dürften die Verhandlungen mit der Bahngesellschaft und dem Prioritäten-Curator in den nächsten Tagen zum Abschlusse gelangen.

Nach Eintritt der formellen Vorbedingungen, insbesondere Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre und Genehmigung der Curatelsbehörde beabsichtigt die Regierung behufs verfassungsmässiger Genehmigung des abgeschlossenen Uebereinkommens im Herbste eine Gesetzvorlage einzubringen.

Die behufs der Verstaatlichung gepflogenen Verhandlungen sind zugleich dazu benützt worden, um dafür Vorsorge zu treffen, dass der Ausbau der auf österreichischem Gebiete gelegenen kurzen Theilstrecke der projectirten Eisenbahnverbindung Troppau—Ratibor zunächst durch Vermittlung der Mährisch-schlesischen Centralbahn unverweilt in Angriff genommen und derart gefördert werde, dass diese Bahnstrecke jedenfalls bis zu dem für die preussische Anschlussbahn festgesetzten Vollendungstermine fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

In der 280. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 25. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Kaiser und Genossen eine Interpellation in Betreff der Inangriffnahme des Baues der Localbahn Lindewiese-Barzdorf und der Trassirung der Flügelbahn von Barzdorf nach Jauernig an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation erlaube ich mir die Mittheilung zu machen, dass ich unter dem 25. März d. J. die Ausführung der auf Staatskosten herzustellenden Localbahn von Lindewiese nach Barzdorf der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übertragen und dieselbe zunächst mit dem Abschlusse der noch erforderlichen technischen Arbeiten betraut habe. Die Ausschreibung der Bauvergebung für diese Linie musste jedoch im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, jenem Zeitpunkte vorbehalten werden, in welchem die bezüglich der Sicherstellung der gesetzlich bedungenen Interessentenbeiträge noch bestehenden Anstände behoben sein werden.

Dieser Vorbehalt dürfte thatsächlich eine Verzögerung in der Bauausführung nicht zur Folge haben, nachdem die Beseitigung der erwähnten, ziffermässig nicht bedeutenden Anstände schon für die nächste Zukunft gewärtigt werden kann.

Bezüglich der angestrebten Flügelbahn von Barzdorf nach Janernig habe ich unter dem 17. April d. J. die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen mit der Aufstellung eines Vorprojectes auf Kosten der Stadtgemeinde Jauernig beauftragt.

In der 261. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 9. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Tausche und Genossen unter Darstellung der Nachtheile, welche den Landwirthen in den Nothstandsgebieten Böhmens dadurch erwachsen, dass angeblich seit Mitte Februar 1894 in den Uebergangsstationen Marchegg und Bruck an der Leitha für Futtersendungen nach Böhmen reducirte Ladeprofile eingeführt worden sind, während Futtersendungen nach anderen Ländern und nach dem Auslande diese Stationen mit dem bisherigen grösseren Ladeprofile passiren, die Anfrage gestellt: „Gedenkt das Handelsministerium entsprechenden Einfluss zu nehmen, dass bei Futtersendungen nach Böhmen in den genannten Uebergangsstationen wieder die früheren grossen Ladeprofile Einführung erlangen?“

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Das in den Ausführungen der geehrten Interpellanten erwähnte reducirte Lademass (415 cm Höhe und 240 cm Breite) ist nicht erst Mitte Februar dieses Jahres eingeführt worden, sondern besteht für den internen Verkehr in Oesterreich-Ungarn kraft Vereinbarung zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen bereits seit 1. Jänner 1890.

Zur Einführung dieses Lademasses, welches in der Höhe um 50 cm, in der Breite um 75 cm geringer ist als die im Bereiche des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen im Gebrauche stehenden Lademasse, sahen sich die einheimischen Bahnen durch die Erfahrung veranlasst, dass bei den auf offenen Wagen verladenen Heu- und Strohsendungen durch die Bewegung während der Fahrt Deformirungen in der Ladung herbeigeführt wurden, welche geeignet sind, die Sicherheit des Verkehres zu beeinträchtigten.

Die Einführung des gleichen reducirten Lademasses, welchem für den internen Verkehr in Oesterreich-Ungarn die Bestimmungen des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht im Wege standen, wurde auch für die übrigen Vereinsbahnen angestrebt, ist jedoch bisher bei den deutschen Bahnverwaltungen Bedenken begegnet.

Anlässlich der in einzelnen Landestheilen in Folge der vorjährigen Dürre entstandenen Futternoth entwickelte sich ein lebhafter Verkehr in den Artikeln Heu und Stroh aus Ungarn nach der diesseitigen Reichshälfte und hatte die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Absicht, die Entwicklung dieses Verkehres zu fördern, ursprünglich die Verfügung getroffen, dass beim Uebergange in Marchegg und Bruck an der Leitha auch nach dem deutschen Vereinsprofile beladene Wagen passiren gelassen werden. Anstände jedoch, welche diesfalls von den Anschlussbahnen erhoben wurden, nöthigten die Staatseisenbahn-Gesellschaft dazu, die Uebernahme von mit Futterstoffen nach dem Vereinsprofile beladenen Wagen abzulehnen, insolange es nicht gelang, diesfalls mit den Hinterbahnen ein Einverständniss zu erzielen. Letzteres ist nunmehr geschehen, und übernimmt gegenwärtig die Staatseisenbahn-Gesellschaft in den beiden genannten Grenzstationen alle Heu- und Strohsendungen, welche nach dem grossen Vereinsprofile beladen sind, sowohl für ihre eigenen Stationen, als auch für die Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen und für Stationen ihrer eigenen Anschlussbahnen, wodurch dem in der Interpellation ausgedrückten Wunsche entsprochen erscheint.

In der Sitzung vom 7. December 1893 haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen eine Interpellation in Betreff der Berücksichtigung der sprachlichen Verhältnisse im Bereiche der Seeverwaltung an mich gerichtet.

Ich beehre mich hierauf Folgendes zu erwidern:

In der Seeverwaltung wird streng darauf gesehen, dass den sprachlichen Verhältnissen des Küstenlandes und Dalmatiens Rechnung getragen werde. Die Anstellung von Beamten und Dienern erfolgt immer mit Rücksicht auf die nothwendigen Sprachkenntnisse, und wird auch bei den Prüfungen der Hafen- und Seesanitäts-Beamten, sowie der Lootsenwächter auf die Kenntniss der in Betracht kommenden Landessprachen Bedacht genommen.

Bei den Prüfungen muss eine schriftliche Ausarbeitung in serbo-croatischer Sprache geliefert werden, und werden auch mündlich in dieser Sprache Fragen gestellt, welche der Candidat in der gleichen Sprache beantworten muss. Es ist thatsächlich unrichtig, dass auch für die kleinsten Stellen des Seedienstes die Kenntniss der deutschen Sprache in Wort und Schrift als Bedingung gestellt wird.

Die Drucksorten, welche in Dalmatien für den Verkehr mit den Parteien dienen, enthalten auch den entsprechenden serbo-croatischen Text, und sind auch die Aufschriften auf den Schildern und Siegeln der Behörden in Dalmatien mehrsprachig.

Die Verhältnisse liegen also nicht so, wie sie in der Interpellation geschildert wurden, und sind mir auch von Seite der zunächst interessirten Parteien keine Beschwerden zugekommen.

Für die Erlangung von Dienststellen im Bereiche der Seeverwaltung wird die Kenntniss der deutschen und der italienischen Sprache in dem Umfange verlangt, als es der Dienstgang erfordert, und kann von einer Benachtheiligung der küstenländischen und dalmatinischen Bevölkerung nicht die Rede sein, wie aus den folgenden Daten hervorgeht.

Im Bereiche der Seeverwaltung sind 111 Beamte und 261 Diener, einschliesslich der mit Jahreslöhnung angestellten Seeleuchten-Assistenten, in Verwendung. Von diesen 372 Personen sind dermalen 207 aus dem Küstenlande, 130 aus Dalmatien und 35 aus anderen Kronländern; nach Procenten: 55·5 pCt. aus dem Küstenlande, 35 pCt. aus Dalmatien und 9·5 pCt. aus anderen Kronländern.

Was die in der Interpellation speciell genannten Concurs-Ausschreibungen für eine Banpraktikanten- und eine Amtsdiener-Stelle bei der k. k. Seebehörde anbelangt, in welchen nur die Kenntniss der deutschen und italienischen Sprache verlangt wurde, so wurden hiebei jene Sprachen ausdrücklich genannt, deren Kenntniss in den concreten Fällen in erster Linie erforderlich ist; es steht aber ausser Frage, dass den Bewerbern,

welche auch der serbo-croatischen Sprache mächtig sind, dies unter sonst gleichen Verhältnisse zum Vortheile dienen würde.

Hinsichtlich der Baupraktikanten-Stelle darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass von den technischen Beamten der Seebehörde wegen des vielseitigen Verkehres mit Behörden, wegen der fachlichen Fortbildung und wegen des Verkehrs mit Bauunternehmern die Kenntniss des Deutschen und des Italienischen verlangt werden muss.

Dafür, dass im Rahmen der Seeverwaltung den sprachlichen Verhältnissen in vollem Umfange Rechnung getragen wird, spricht ferner die Thatsache, dass sowohl die Hafencapitäne in Dalmatien als auch die beiden exponirten Oberingenieure der Seebehörde auch der slavischen Sprache mächtig sind.

Die in der Interpellation vorgebrachten Beschwerden erheischen nach den Aufklärungen, welche ich zu geben in der Lage war, keinen anderen Vorgang als den bisherigen, dass nämlich die Anforderungen des Dienstes mit den Ansprüchen der Bevölkerung in sprachlicher Beziehung im Einklang erhalten werden müssen.

In der 261. Sitzung vom 9. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Hofmann und Genossen in einer an mich gerichteten Interpellation auf eine sicherheitsgefährliche Verwahrung der Knall-Haltesignale bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und weiter auf den bei derselben Bahnunternehmung angeblich bestehenden Uebelstand hingewiesen, dass die Zugführer und Manipulanten ihre vielfachen dienstlichen Schreibgeschäfte im Winter in ungeheizten Wagen während der Fahrt oft durch 20 und mehr Stunden verrichten müssen.

Die Herren Interpellanten haben an mich die Anfrage gestellt, ob mir diese Uebelstände bekannt sind, und ob ich wegen deren baldmöglichster Abstellung das Geeignete zu veranlassen gedenke?

In Erwiderung dieser Anfrage beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

1. Jener Vorfall, auf welchen im ersten Punkte der Interpellation Bezug genommen wird, hat sich auf der Wiener Verbindungsbahn am 5. Juni v. J. ereignet, indem eine Explosion von Knall-Haltesignalen, welche von dem Schlussconductenr verwahrt in einer Blechbüchse an einem Riemen um den Leib getragen wurden, in dem Augenblicke erfolgte, als der Conducteur von der Plattform des Wagens sich zum Zwecke der Vornahme der Fahrkarten-Revision in das Innere des Wagens begab.

Dieser Vorfall, bei welchem zwar der Conducteur unwesentlich verletzt wurde, der im Coupé anwesende einzige Passagier jedoch unverletzt blieb, gab der Aufsichtsbehörde Anlass, zur Wahrung der Sicherheit der Reisenden und der Bahnbediensteten bestimmte Vorschriften über die Verwahrung der Knall-Haltesignale bei den Zügen zu erlassen, deren Inhalt mit der über Anregung des Handelsministeriums im gleichen Gegenstande in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu Stande gekommenen Beschlussfassung im Einklange steht.

Hienach wurde in Erkenntniss der Gefahren, welche mit dem Tragen der Knallsignalbüchse an einem Riemen am Leibe verbunden sein können, angeordnet, dass der Schlussconducteur eines Zuges seine Knallsignalbüchse während der ganzen Fahrt am Signalwagen, und zwar bei den Zügen mit Personen-Beförderung an einem solchen Orte aufzubewahren hat, welcher den Reisenden nicht leicht zugänglich ist.

Die in den letzten Jahren vorgekommenen Fälle von Explosionen von Knall-Haltesignalen, welche nicht immer auf äussere Gewalteinwirkung zurückzuführen waren, haben übrigens das Handelsministerium bestimmt, auch den Knallpräparaten selbst und der Construction der Behältnisse, in welchen sie dem Zugbegleitungs-Personal zur dienstlichen Verwendung übergeben werden, seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

2. Rücksichtlich des in der Interpellation beklagten Uebelstandes, dass die Zugführer und Manipulanten im Winter ihre Schreibgeschäfte in ungeheizten Wagen verrichten müssen, und dass auf diesen Uebelstand bei der k. k. priv. Südbahn-Gerellschaft noch gar keine, bei anderen Bahnen nur theilweise Rücksicht genommen ist, erlaube ich mir zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen, dass von den in Wien einmündenden Bahnen die k. k. Staatsbahnen, die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft alle Conducteur- und Gepäckwagen — und nur um diese Wagengattung handelt es sich im vorliegenden Falle — mit Heizvorrichtungen ausgestattet haben.

Bei den übrigen in Wien einmündenden Bahnen, das ist bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang sind je circa 40 pCt. der Wagen dieser Gattung heizbar eingerichtet. Es wird jedoch auch bei letzteren Bahnen die successive Einrichtung sämmtlicher derartigen Wagen mit Heizvorrichtungen gelegentlich von Reconstructionen fortgesetzt, und wacht die Aufsichtsbehörde darüber, dass diese Arbeit entsprechend fortschreite, wonach also der Anregung der geehrten Interpellanten Rechnung getragen wird.

In der 299. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Mai referirte Abg. Schwab Namens des Eisenbahnausschusses über die Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr und empfiehlt die Annahme derselben, was ohne Debatte geschieht.

Abg. Dr. Ritter von Kozłowski berichtet im Namen des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend den Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 8. December 1893 zwischen Oesterreich-Ungarn und Spanien.

Referent Abg. Dr. Ritter von Kozłowski hebt hervor, dass der in Berathung stehende Vertrag eine Stabilisirung der Handelsbeziehungen mit Spanien bezwecke. Die in dem neuen Vertrage festgesetzten Zölle bedeuten zwar gegen die Zölle vom Jahre 1880 eine Erhöhung, es werde aber doch ein regerer Handelsverkehr mit Spanien sich entwickeln, wenn häufigere und billigere Fahrgelegenheiten geschaffen werden. Insbesondere für den Triester Hafen könnte hiebei viel gewonnen werden. Als werthvoll müsse es auch bezeichnet werden, wenn sich zwischen den Unterthanen zweier eng befreundeten Dynastien, zwischen zwei mit einander sympathisirenden Nationen ein engerer Contact ergäbe.

Abg. von Burgstaller befürwortet die Annahme des Vertrages und verweist daranf, dass die Verbindung zwischen Triest und Spanien eine mangelhafte sei und zu wiederholten Klagen Anlass gegeben habe. Im Interesse der Ausgestaltung der Schiffahrt nach Spanien sei die Ergänzung des Bahnnetzes nach Triest unerlässlich, ebenso eine Verbesserung des Seeverkehres nach Spanien.

Abg. Ritter von Stalitz befürwortet gleichfalls den in Beratbung stebenden Vertrag und bemerkt, dass Triest mit vollem Vertrauen zu dem gegenwärtigen Herrn Handelsminister emporblicke, von welchem es hofft, dass er Alles durchführen werde, was Triest auf eine hohe wirthschaftliche Stufe zu heben geeignet ist. Redner dankt dem Herrn Berichterstatter für sein Wohlwollen für Triest und dem Abg. Dr. Hallwich für seine Ausführungen im Ausschusse.

Referent Abg. Dr. Ritter von Kozłowski hebt die Nothwendigkeit des freien Schiffsverkehres im Mittelmeere hervor. Es handle sich für Triest darum, die Concurrenz Finmes und Venedigs zu überwinden. Eine Emancipation von den fremden Häfen und Zufuhrsbahnen sei hiezu in erster Linie erforderlich. Er hofft, dass die Regierung durch Ergänzung des Bahnnetzes nach Triest, durch Schaffung von Concurrenzbahnen und durch Ermässigung der Tarife auf den Zufuhrsbahnen der Entwicklung Triests hilfreich beispringen werde. Von einer Theilung der Routen im Mittelmeere zwischen dem „Lloyd“ und der „Adria“ könne nicht die Rede sein. Hier müsse der freie Verkehr aufrechterhalten werden.

Der Vertrag wird hierauf angenommen; ebenso die folgende vom volkswirthschaftlichen Ausschusse beantragte Resolution: „Die k. k. Regierung wird neuerdings aufgefordert, der Förderung der freien Schiffahrt zur directen Verbindung zwischen Triest und Spanien die besondere Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen.“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Localbahn von der Station Gmunden in die Stadt Gmunden. (Anordnung der politischen Begehung für die Oberbauanlage und für die Kraftstation.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. April die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Stern & Hafferl vorgelegten Detailprojectes für die Oberbauanlage und für die Kraftstation der obengenannten Localbahn im Sinne der bestehenden Verordnungen die politische Begehung unverweilt durchzuführen und bei anstandslosem Befunde den Bauconsens hiefür zu ertheilen, eventuell über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 15.959.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Heizhausgeleise in Trzebinia.) Für das die Wiederherstellung des zweiten Heizhausgeleises in Trzebinia betreffende Project wurde die Baubewilligung ertheilt. [10. April, Z. 18.915.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Strassen-Ladegeleise in Friedek-Mistek.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. April durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung des Strassen-Verladegeleises in der Station Friedek-Mistek wurde der Bauconsens ertheilt. [15. Mai, Z. 16.212.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Schuppenanbau in Brodek.) An den in der Station Brodek bestehenden Kohlenschuppen wurde für Zwecke des Vincenz Dockal ein Anbau hergestellt. [25. April, Z. 21.553.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. (Localbahn Eisenerz-Vordernberg.) Laut Kundmachung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde am 1. Mai auf der Localbahn Eisenerz-Vordernberg die zwischen den Stationen Vordernberg Markt und Prebichl gelegene Betriebsausweiche „Glaslbremse“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Personen und Gepäck in dieser Haltestelle findet nur beim Zuge im Nachzahlungswege statt. Bei Abfertigung nach dieser Haltestelle gelangen in den Stationen Eisenerz, Erzberg, Prebichl, Vordernberg-Markt und Vordernberg auch Fahrkarten für die Tour- und Retourfahrt zur Ausgabe.

— (Linie Tarvis — Pontafel: Eröffnung der Haltestelle Wolfsbach.) Ab 1. Juni wird die auf der Linie Tarvis—Pontafel, zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz gelegene Haltestelle „Wolfsbach“ für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Namensänderung der Station Neusattel-Schaboglück.) Laut Kundmachung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde ab 1. Mai die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Saaz gelegenen Station „Neusattel-Schaboglück“ in Schaboglück abgeändert.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Umgestaltung von 50 Stück Wagengestellen in 50 Stück eiserne Kohlenwagen ohne Bremse.) Das k. k. Handelsministerium hat in Entsprechung eines von dem Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gestellten Ansuchens die beabsichtigte Umgestaltung von 50 Wagengestellen in 50 Stück eiserne Kohlenwagen ohne Bremse, welche nach den mit dem Handelsministerialerlasse vom 13. Mai 1889, Z. 17.097, genehmigten Typenplänen in der gesellschaftlichen Werkstätte zu Simmering ausgeführt werden sollen, gestattet. [Z. 10.368.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Locomotivprüfung.) Am 17. April hat im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmten Secundär-Tenderlocomotive mit gutem Ergebnisse stattgefunden. Diese Locomotive besitzt die Inventarsnummer 12G und den Namen „Morchenstern“, wurde nach den mit Handelsministerialerlass Z. 15.632 ex 1893 genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz gebaut und ist mit der Fabriksnummer 2895 versehen. Der Kessel dieser Locomotive wurde lant Certificat am 2. März mit anstandslosem Ergebnisse der gesetzlichen Probe unterzogen. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 12 Athmosphären. Die Locomotive hat drei miteinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Dampfcylinder sind aussenliegend bei innenliegenden Rahmen, die Steuerung ist nach Construction Allan aussenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Die Uebertragung der Maschinenlast auf die Achsen erfolgt durch sechs Blattfedern. Die Ausrüstung des Kessels und der Locomotive besteht ausser der vollständigen Armatur aus dem variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Funkenfängor mit Sieb, Vacnumbremse mit Schalldämpfer, Spindelbremse, Wechsel für Pulsometer, ein Wechsel für Dampfheizung, Dampfsammelrohr, Schutzvorrichtung gegen das Zerspringen der Wasserstandsgläser, Schneeräumerbleche, Tyresschmiervorrichtung, Dampfsandstreuapparat, Fangschleifen für die Bremsklotztraversen, Signalglocke. Die Gesammtlänge der Locomotive beträgt 8·218 m, die Spurweite ist normal und das Totalgewicht 37·2 t. Die Probefahrt wurde auf der 17·1 km langen Strecke Deutschbrod—Polna und retour der Oesterr. Nordwestbahn vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 42 und eine maximale von 55 km per Stunde erzielt. Die vorbeschriebene Locomotive zeigte bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets einen sicheren und ruhigen Gang, so dass aus Sicherheitsrücksichten keine Bedenken obwalteten, dieselbe im öffentlichen Zugförderungsdienete auf den Linien der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn zu verwenden. [Z. 26.288.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Einberufung einer Enquête in Angelegenheit der Modificirung einzelner Punkte des Eisenbahn-Betriebsreglements.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in Angelegenheit der Modificirung einzelner Punkte des auf dem Berner Uebereinkommen basirten Allgemeinen Betriebsreglements, insbesondere bezüglich des § 51, Punkt b, § 59, Alinea 3 und § 61, Alinea 4, eine Enquête für den 28. Mai einberufen. In diese Commission wurden nebst den Vertretern der Ministerien des Handels und der Justiz, die Delegirten der öffentlichen Verkehrsanstalten, sowie jene der interessirten Handels-, Gewerbe- und Producentenkreise berufen.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend angeführte projectirte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 10. Mai, Z. 31.190, die seinerzeit mit Erlass vom 3. April 1893, Z 15.393, dem Einwohner von Oravicza-Bánya, Eugen Gerubel, ertheilte Vorconcession für eine entweder von der Station Jám der Linie Jassenova—Anina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen oder einem anderen geeigneten Punkte dieser Linie nächst Mirkovácz abzweigende, und selbe über Csorda, eventuell über Vrány. Mercsina, Varadia, Kakova, Komoristye, Forotik und die Gemarkung der Gemeinden Nagy-Szurdok und Dokling entweder über Königsgnad und die Gemarkung der Gemeinde Füzes in der Station Zsidovin oder über Binis in der Station Román-Bogsán mit der Linie Vojtek—Német-Bogsán der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 5), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 10. Mai, Z. 31.465, die seinerzeit mit den Erlässen vom 28. Mai 1892, Z. 25.041/III, und vom 7. Mai 1893, Z. 26.876/III, dem Grafen Alexander Haller, dem kgl. Rathe Gustav Dröxler, Bürgermeister der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg), dem Johann Fink, Bürgermeister der kgl. Freistadt Sopron (Oedenburg) und dem Ludwig Conrád, Bürgermeister der kgl. Freistadt Ruszt, ertheilte Vorconcession für folgendes Eisenbahnnetz, und zwar:
   a) eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Linie (Wien)—Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft und der im eigenen Betriebe stehenden Linie Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurth der gleichnamigen Gesellschaft ausgehende und diese längs dem Fertötó (Neusiedler-See) über Ruszt und Neszider (Neusiedl am See) in der Station Pándorf (Parendorf) mit der Linie Budapest—Bruck a. d. L. (-Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und von dort aus über Gáta, Körtvélyes und Köpcseny in der Station Ligetfalu mit der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Pozsony (Pressburg) — Pozsony-Ujváros — Szombathely (Steinamanger) der Transdanubischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Neszider der Linie a) abzweigende, einerseits über die Gemarkung der Gemeinde Védény und weiterhin über Gábos bis Boldogasszony führende normalspurige Localbahn;
   c) eine von der zukünftigen Station Ruszt der Linie a) abzweigende, bis Szent-Margita (Sct. Margarethen) und von dort aus bis zu den dortigen Kohlenbergbau-Revieren

und den Steinbrüchen des Leitha-Gebirges führende normalspurige Localbahn, und zwar beide letztere als Flügelbahnen der Hauptlinie Sopron—Pozsony (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893, Vorconcession Post 3 a, b, c und Nr. 48 ex 1894), auf die Daner eines weiteren Jahres.

Projectirte Untergrundbahn in Budapest. (Politisch-administrative Begehung der Trasse.) Am 15. Mai fand nnter Führung des Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Commnnalbehörden, sowie der Directoren der „Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe“ und der „Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb“, als gemeinsamen Projectanten einer vom Centrnm des IV. Stadtbezirkes Bndapest (innere Stadt) bis ins Stadtwäldchen zu erbauenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 und 43) die politisch-administrative Begehung der projectirten Trasse statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55 und 56). Es wurde bestimmt, dass die 3·3 km lange Strecke durchaus doppelgeleisig, nnd zwar vom Giselaplatze aus bis zum artesischen Brunnen im Stadtwäldchen, und zwar in der Mittelachse der Andrássystrasse als Untergrundbahn, und von dort aus in einer Längenentwicklung von 113 m mit einer Steigung von 13·88 pCt. als oberirdische Bahn bis zum Thiergarten zn führen sei, woselbst auch für die Verschiebung der Wagen die entsprechenden Geleiseanlagen herzustellen sind. Die Geleise der Untergrundbahn werden in normaler Spnrweite angelegt, so dass den Waggons die Möglichkeit gewahrt bleibt, späterhin auch auf die Geleise der oberirdischen elektrischen Strassenbahnen überzugehen. Die grösste Steigung, beim Elisabethplatze, beträgt 15·28‰. Die schärfsten Curven, jede mit einem Radins von 40 m, werden sich an beiden Enden der Dreissigstgasse, ferner bei der Einbiegung vom Deákplatze auf den Waitzner-Boulevard und schliesslich beim artesischen Brunnen im Stadtwäldchen befinden. Der Betrieb wird durch eine besondere Mascbinenanlage erfolgen, von der aus die Stromzuführungs-Kabel unterirdisch znr Bahn gelangen sollen. Im Tunnel selbst werden die Kabel nicht in einem Canal, sondern an den Wänden gespannt geführt sein. Für die Rückleitung des elektrischen Stromes werden die Schienen benützt. — Haltepunkte sollen angelegt werden: am Giselaplatze, Deákplatze, Waitzner-Boulevard, bei der Einbiegung in die Andrássystrasse, Opernhaus, Oktogon, bei der Vörösmartygasse, beim Rondeau, bei der Epreskertgasse, bei der Stefaniestrasse, endlich oberirdisch beim Thiergarten, d. i. mit Inbegriff der beiden Endstationen 10 Ein- und Aussteigeplätze. Der Commissionsleiter brachte bei Anlass der Abfassung des dem Minister vorzulegenden Protokolle, den Wunsch der Regierung zum Ausdrucke, dass der Ban der Bahn ohne Verzug in Angriff genommen werden möge, damit das Object noch vor Beginn der Milleniums-Ausstellung dem Verkehre übergeben werden könne, weshalb die Projectanten je früher die Kundgabe ihrer Bedingungen, sowie der die Bauausführung und technische Einrichtung betreffenden Details, im Wege eines Gesuches dem Minister vorlegen mögen.

— (Erlass des kgl. ungar. Ministers des Innern, die Genehmignng der Inanspruchnahme städtischer Grundparcellen betreffend.) Der kgl. ungar. Minister des Innern richtete an das Municipium der Hauptstadt einen Erlass des Inhaltes, dass er den Beschluss des hauptstädtischen Municipal-Ausschusses, durch welchen zur Herstellnng und zum Betriebe der elektrischen Untergrundbahn die Inanspruchnahme städtischen Grund und Bodens gestattet wird, genehmige. — Gleichzeitig erwähnt der Minister, dass die „Bemerkungen“, mit welchen der hauptstädtische Baurath den Beschluss des Municipal-Ausschusses begleitete, im Sinne des Begehungs-Protokolles bei Gelegenheit der Concessions-Verhandlungen zu erledigen sein werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Projectirter Bau eines zweiten am recbten Donaunfer anzulegenden Centralbahnhofes in Budapest.) Im Interesse der Entlastung der den heutigen Verkehrsansprücben bei Weitem nicht mehr genügenden Budapester Bahnhöfe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ist die Umgestaltung der nächst der Eisenbahn-Verbindungsbrücke am Lágymányos gelegenen Station Budapest-Kelenföld in Aussicht genommen. Als gemeinsame Station der Hauptlinien Budapest—Bruck a. d. L. und Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume, ferner der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof, schliesslich der sämmtliche Bahnhöfe verbindenden Ringbahn, ist speciell dort die Anlage eines Centralbahnhofes angezeigt, nachdem die fernere Ausdehnung desselben im Bereiche des noch unverbauten weit ausgedehnten Lágymányos-Terrain, durchaus unbeschränkt ist. Vom Brückenkopfe der am Vámháztér (Zollamtsplatz) zu erbauenden Brücke kaum 3 km weit entfernt, wird der neue Centralbahnhof, wenn durch eine Flügelbahn mit der inneren Stadt in directen Verkehr gesetzt, von wesentlicbem Einfluss auf die Entwicklung des dort centralisirten Handels sein und bei gleichzeitiger Anlage von Quais am rechten Donauufer, ausserdem am kürzesten Wege den Donau-Umscblag vermitteln. Jedenfalls wird Kelenföld die dem Verkehrscentrum sowohl als der Wasserstrasse nächst gelegene Budapester Hauptstation sein, deren Bedeutung noch wesentlich erhöht werden wird, wenn das ernstlich in Aussicht genommene Project der Anlage des grossen Donauhafens am Lágymányos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 und 82 ex 1892 und 42 ex 1894) zur Ausführung gelangt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im März.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nacbweisung der auf Dentschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März beim Eisenbabnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeicbnen: 11 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 31 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 195 sonstige meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 216 Personen zn Schaden gekommen, sowie 74 Eisenbahn-Fahrzeuge erheblich und 136 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 8 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Breslau, in Cöln (rechtsrh.) und in Bromberg, je eine Verletzung auf die Main-Neckar-Eisenbahn, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Cöln (rechtsrh.), in Cöln (linksrh.) und in Bromberg, auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbabn-Direction in Berlin. Von Babnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbabnbetriebe 32 getödtet und 145 verletzt, von Postbeamten 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 13 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 34 Beamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltnng stehende Bahnen (bei zusammen 35.178·13 km Betriebslänge und 968,627.426 geförderten Achskilometern) 239 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, anf der Main-Neckar-Eisenbahn, im Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction in Cöln (rechtsrh.) und auf den den kgl. Sächsischen Staatseisenbabnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbabnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 30,107.022 geförderten Achskilometern) 14 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbabn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Riesenburg nach Jablonowo mit Abzweigung nach Marienwerder.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg ist mit der Unterfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Riesenburg nach Jablonowo mit Abzweigung nach Marienwerder beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Wernigerode nach Nordhausen mit einer Abzweigung von Elend nach dem Brockenhotel.) Der Eisenbahnbau-Gesellschaft Soenderop & Cie. in Berlin ist die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine schmalspurige Nebenbahn von Wernigerode über Hasserode, Elend, Benneckenstein und Ilfeld nach Nordbausen mit einer Abzweigung von Elend über Schierke nach dem Brockenbotel bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Haltestelle „Goltsch-Jenikau Stadt".

Für die zwischen Wlkanetsch und Goltsch-Jenikau gelegene, am 1. Juni 1894 zur Eröffnung gelangende Personen-Haltestelle „Goltsch-Jenikau Stadt" haben bei Berechnung der Fahrpreise und Gepäcks-Frachtgebühren nachstehende Kilometer und Zonen Giltigkeit:

Von und nach	km	Zone	Von und nach	km	Zone
Wien	265	14	Libitz	47	5
Jedlesee	259	14	Poděbrad	51	6
Jedlesee transit	258	14	Nimburg	59	6
Strebersdorf	257	14	Wlkawa	71	7
Langenzersdorf	254	14	Luscbtenitz	76	7
Bisamberg	252	14	Dobrowitz	80	7
Korneuburg	249	13	Jungbunzlau	89	8
Spillern	242	13			
Stockerau	239	13	Libnowes	50	5
Sierndorf	232	13	Žiželitz	62	6
Höbersdorf	230	13	Cblumetz	66	7
Schönborn-Mallebern	227	13	Neubydschow	77	7
Göllersdorf	224	13	Smidar	83	8
Breitenweida	219	13	Wohnistan	88	8
Oberbollabrunn	213	13	Wostroměr	92	8
Hetzmannsdorf-Wullersdorf	207	13	Sobšitz	95	8
Guntersdorf	203	13	Kovač	99	8
Zellerndorf	191	12	Butowes-Tuř	102	9
Platt	193	12	Witinowes	106	9
Röscbitz	198	12	Jitschin	110	9
Pulkau	202	13	Lhota Šárowa	99	8
Raffing	203	13	Bělohrad	102	9
Missingdorf	205	13	Neupaka	117	9
Sigmundsherberg	211	13	Altpaka	122	9
			Kruh	132	10
Retz	183	12	Starkenbacb	140	10
Unter-Retzbach	179	12	Pelsdorf	149	10
Schattau	176	12	Hohenelbe	153	11
Znaim	165	11	Arnau	159	11
Wolframitzkirchen	152	11	Kottwitz	163	11
Schönwald-Frain	145	10	Pilnikau	167	11
Gröschelmauth	138	10	Wildschütz	169	11
Mähr.-Budwitz	126	10	Trautenau	176	11
Jarmeritz	118	9	Ober-Altstadt	180	11
Kojetitz	110	9	Trübenwasser	181	11
Startsch-Trebitsch	104	9	Jungbuch	184	11
Okřischko	95	8	Freibeit-Johannisbad	187	11
Branzau	86	8	Parschnitz	180	11
Wiese	77	7	Rosochatetz	51	6
Iglau	66	7	Cbotěboř	58	6
Polna-Stecken	58	6	Zdiretz-Kreuzberg	67	7
Pribislau-Schlappenz	49	5	Hlinsko	80	7
Friedenau	44	5	Skutsch	95	8
Deutschbrod	41	5	Chrast	109	9
Okrouhlitz	32	4	Slatinan	116	9
Swětla	25	3	Chrudim	121	9
Leschtina	13	2	Medleschitz	124	9
Wlkanetsch	8	1	Jesnitschan	127	9
Goltsch-Jenikau Stadt	—	—	Rossitz	132	9
Goltsch-Jenikau	3	1	Kostomlat		7
Caslau	14	2	Lissa		7
Cirkwitz	21	3	Altbunzlau		8
Sedletz-Kuttenberg	24	3	Dřis		8
Kolin	35	4	Wscbetat-Přiwor		8
Gross-Wossek	43	5	Melnik		9

Von und nach	Zone	Von und nach	Zone
Liboch	9	Pardubitz	9
Wegstädtl	9	Rossitz	9
Gastorf	10	Steblowa	9
Polepp	10	Opatowitz	8
Krscheschitz	10	Königgrätz	8
Leitmeritz	10	Předměřitz	8
Leitmeritz Stadt	10	Smiřitz	9
Čalositz-Černosek	10	Černožitz	9
Libochowan	11	Josefstadt-Jaroměř	9
Sebusein	11	Jessenitz	9
Sebusein (H.)	11	Böhm.-Skalitz	9
Birnai	11	Starkotsch	10
Scbreckenstein	11	Rothkosteletz	10
Aussig	11	Schwadowitz-Eipel	10
Schwaden	11	Parschnitz	11
Waltirsche	11		
Gross-Priesen	12	Bernsdorf	11
Klein-Priesen	12	Königsban	11
Pschira	12	Liebau	12
Tichlowitz	12	Kukus	9
Jakuben	12	Schurz	9
Neschwitz	12	Königinhof	10
Krischwitz	12	Třemoscbna	10
Altstadt bei Tetschen	12	Mastig	10
Tetschen	12	Gross-Borowitz	10
		Falgendorf	10
Celakowitz	8	Altpaka	9
Městitz	8	Liebstadtl	10
Cbwala-Počernitz	8	Semil	10
Wisočán	9	Eisenbrod	10
Lieben	9	Engenthal	11
Prag	9	Nawarow	11
		Plaw	11
Karanitz	7	Swarow	11
Dobřenitz-Sirowatka	7	Tannwald	11
Praskačka	8	Kleinskal	11
Königgrätz	8	Turnau	11
Schles. Vorstadt	8	Sichrow	11
Hohenbruck	9	Liebenau	11
Tiniscbt	9	Reichenau i/Böhmen	12
Castolowitz	9	Radl	12
Adlerkosteletz	10	Langenbruck	12
Doudleb	10	Heinersdorf	12
Pottenstein	10	Reichenberg	12
Bohousow	10	Habendorf	13
Senftenberg	10	Einsiedl	13
Geiersberg	11	Hemmrich	13
Liebenthal	11	Raspenau-Liebwerda	13
Friedrichswald	11	Friedland i/Böhmen	13
Wildenscbwert	11	Minkwitz-Dörfl	13
Wetzdorf-Rotbwasser	11	Weigsdorf	13
Gabel	11	Tschernhausen	13
Wichstadtl-Lichtenau	12	Seidenberg	13
Mittelwalde	12		

Wien, am 28. Mai 1894. [434]

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Nichteinführung des Nachtrages IV.

Der Nachtrag IV zum Tarife vom 1. September 1892, welcher neue Frachtsätze für die Station Wiesa der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthalten sollte, tritt am 1. Juni 1894 nicht in Kraft, weil von dem genannten Tarife demnächst eine Neuausgabe veranlasst wird.

Teplitz, am 28. Mai 1894. [435]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif für den norddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr.) Mit 1. Mai ist der Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarife vom 15. Juni 1892 für den Güterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, Sächsischen Staatseisenbahnen, Lübeck-Büchener, Warstein-Lippstadter, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn nach und von Passau-Donauländ transit und Regensburg-Donauländ transit (Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen) bei Beförderung auf der Donau, und zwar: a) nach nnd von dem Donaugebiete im Allgemeinen, b) nach und von den unteren Donauländern (Rnmänien, Serbien, Bulgarien u. w.) in Kraft getreten. Der Nachtrag, welcher sich auf den die besonderen Bestimmungen und Tarifsätze enthaltenden II. Theil dieses Tarifes bezieht, besteht 1. aus einer Ergänzung des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, 2. aus Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Schiffsfrachten, 3. aus einer Berichtigung.

Aus den Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen ist nnter Anderem zu entnehmen:

Sendungen nach Sulina, Odessa, Batum, Constantinopel und den übrigen Seehäfen, für welche in den Tarifen directe Uebernahmssätze vorgesehen sind, sind ausser dem Frachtbriefe noch zwei Ladungsscheine (polizza di carico) beizugeben und sind dieselben entweder direct an den Empfänger oder an Ordre zu adressiren. Im letzteren Falle sind beide Ladescheine mit je einem Guldenstempel zu versehen, während im ersteren Falle je ein 5 kr. Stempel genügt. Ein Exemplar der Ladescheine begleitet mit dem Schiffsfrachtbriefe die Sendung, während das zweite Exemplar behufs Behebung des Gutes an der Bestimmungsstation der Partei zu behändigen ist. Die bisher für Odessa vorgeschriebenen Ladungsscheine haben zu entfallen.

Der bisherige Tarif für die Nebengebühren wird durch einen ganz neuen ersetzt, welcher Bestimmungen über die Ab- und Auflegegebühr, die Einlade-, Auslade- und Umladegebühr, die Umschlaggebühr, die Waaggebühr, die Nachnahmeprovision, das Lagergeld, das Wartgeld, die Gebühren für die Transportversicherung, den Versicherungszuschlag für Brandschäden, die Versicherung der Transportgüter gegen Wintergefahren, die Lichtungsspesen, die Sanitäts-Quarantäne nnd Reinigungsspesen, die Gebühren für nachträgliche Verfügungen, die Recepissegebühr, die Stempelgebühr und die ungarische Transportsteuer enthält. Ebenso wird das bisherige Verzeichniss der in der Schiffsfracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Artikel nebst Angabe ihrer Tarifirung (Waarenclassification) aufgehoben und durch ein neues ersetzt, ferners das Verzeichniss der Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft richtiggestellt und auch eine Correctur in dem Verzeichnisse der ermässigten Frachtsätze vorgenommen.

Bezüglich des Wartegeldes gelten, soferne nicht in Ausnahmstarifen, bezw. in Specialtarifen besondere Anordnungen angeführt erscheinen oder nicht besondere Vereinbarungen getroffen werden, folgende Normen: Bei Verfrachtung in ganzen Schleppladungen hat die Partei die Ein- und Ausladung selbst zu besorgen und wird für die Einladung, sowie für die Ausladnng ein Quantum von je 750 q per Schlepp und Tag festgesetzt. Die in diese Ladefristen fallenden Sonntage und nachstehende Festtage werden nicht als Ladetage angerechnet: in Bayern und Oesterreich die katholischen Feiertage, der Tag des Landespatrons, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes, in Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland die griechischen Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertage, der Neujahrstag, das Fest der Wasserweihe, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes. Bei der Einladung wird der Schleppanstellungstag nicht als Ladetag berechnet. Falls jedoch ein Schlepp an mehreren Stationen geladen wird, wird nur an der ersten Ladestation der freie Anstellungstag zugestanden. Bei der Ausladung wird der auf die Absendnng des Avisos folgende Tag nicht als Ladetag berechnet. Für jeden Tag, um welchen die zugestandenen Ein- und Ausladefristen überschritten werden, also auch für die in die Ueberschreitung fallenden Sonn- und Festtage wird bei einer Ladung von 5000 q aufwärts ein Wartegeld von 40 fl. ö. W., bei einer Ladung von 3000—5000 q ein Wartegeld von 30 fl. ö. W. und bei einer Ladung unter 3000 q ein Wartegeld von 20 fl. per Tag berechnet und eingehoben. Bei Begleichung der Wartegelder in einer anderen Währung erfolgt die Umrechnung zum jeweiligen Tagescurse. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft behält sich übrigens vor, je nach Umständen die Ein- und Ausladezeit herabzusetzen oder die Wartegelder zu erhöhen, eventuell beide Massregeln gleichzeitig in Anwendung zu bringen.

Lichtungsspesen. Für alle in der Zeit vom 15. August bis zum Schiffahrtsschlusse znr Aufgabe gelangenden, über die Kataraktenstrecke nächst Orsova zu befördernden Güter werden wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse in dieser Strecke ohne Rücksicht anf die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse zur Deckung der für Schifftungen erwachsenden Auslagen besondere Zuschläge, die Kataraktenzuschläge, berechnet. Die oberen Katarakte liegen zwischen Drenkova und Orsova, die unteren zwischen Orsova und Turn-Severin. Für alle Güter, welche gleichviel ob berg- oder thalwärts beide Katarakte passiren, werden an Zuschlägen für je angefangene 100 kg eingehoben: für sperrige Güter 48 kr.. bezw. 100 Cts. oder 80 Pfg., für Güter der Classe I und Eilgüter 24 kr., bezw. 50 Cts. oder 40 Pfg., für Güter der Classe A 14 kr., bezw. 30 Cts. oder 24 Pfg., für Güter der Classe B 10 kr., bezw. 20 Cts. oder 16 Pfg. Für alle Güter, welche nur eine Kataraktenstrecke passiren, wird die Hälfte dieser Gebühren berechnet. Die Berechnung der Kataraktenznschläge erfolgt Seitens der Aufgabsstation anf Grund der Waarenclassification, weshalb auch für die declassificirten oder zu besonders ermässigten Frachtsätzen abgefertigten Güter der Zuschlag nur anf Grnnd der normalen Classification zu berechnen ist. Bezüglich der Schifftungen von Getreide, Holz u. dgl. in ganzen Schleppladungen wird, soweit nicht fallweise besondere Vereinbarungen getroffen werden, auf die Bestimmungen der einschlägigen Special- und Ausnahmetarife verwiesen.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. September 1892. (Ausnahme-Frachtsätze für Hohlglaswaaren von Eger.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten für die Beförderung von „Hohlglaswaaren aller Art auch in Verbindung mit unedlen Metallen oder in Geflechten, unverpackt, oder nur lose in Stroh, Heu u. s. w. verpackt, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern, oder in Lattenkisten, bei denen die Bretter oder Latten mindestens handbreit von einander abstehen", bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von Eger nach	für 100 kg Centimes
Altsolothurn	319
Bern	344
Neusolothurn	318

Offert-Ausschreibung.

Für die im km 134.044 in der Station Beneschau der Staatsbahnlinie Gmünd—Prag neu zu errichtende Ueberfahrtsbrücke gelangt die Lieferung und Montirung des für die Aufnahme der zu verlegenden Aerarialstrasse bestimmten eisernen Ueberbaues sammt Geländer im approximativen Gewichte von 70 Tonnen Martineisen zur offertmässigen Vergebung.

Die Bestimmungen für die Offerteinbringung, das Angebot-Formulare, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Aufstellung von Brückenträgern und Geländer können bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien im Bureau für Unterbau und Brücken (Elisabethbahnhof) oder im Bahnerhaltnngs-Inspectorate der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag, verlängerte Hybernergasse, während der Amtsstunden eingesehen und unterschrieben werden.

Die Offerte sind spätestens bis zum **15. Juni 1894, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag einzubringen.

Bei der Offertverhandlung können nur jene Offerenten berücksichtigt werden, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Effectuirung dieser Lieferung und Arbeitsleistung darthun können.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction behält sich das Weiteren das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1070	Oesterr. Nordwestbahn	Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn	Mauer- u. Dachziegel, Steine, Sand und Kalk	Adlerkosteletz	Reichenau a/K.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu bewerkstelligen	Anfrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894) und Gebühren-Tarif der Reichenau a/K.—Solnitzer Localbahn	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 18	—	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
			Sand	Castolowitz	Solnitz				Heller 33	20	Heller 13			
			Mauer- u. Dachziegel, Steine, Sand und Kalk	Castolowitz loco	Reichenau a/K.					21	15	6			
				Castolowitz trs.						16	11	5			
				Solnitz						18	9	9			
			Holz des Specialtarifes 2	Solnitz	Doudleb	Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				36	—			
			Güter der Classen I, II und A	zwischen Dondleb	Reichenau a/K.	In beliebigen Quantitäten			Bestehen keine directen Frachtsätze	28	—			
				zwischen Doudleb	Solnitz					40	—			
				zwischen Adlerkosteletz	Solnitz					40	—			
			Rohguss und Eisengusswaaren in beliebigen Quantitäten	zwischen Solnitz	Castalowitz trs.				55	30	25			
1071	Oesterr. Nordwestbahn		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren (Position E 6 und 7 des Theiles I)	Wichstadtl-Lichtenau	Raspenau-Liebwerda	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die genannten Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	„Localtarif"	kr. 86·3	kr. 61	kr. 25·3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma Fritsch & Cie. in Haindorf i/B. als Empfängerin lautenden Origin.-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1895	Die Transporte müssen nachweislich für den Bau der mechanischen Weberei der Firma Fritsch & Cie. in Haindorf bei Raspenau-Liebwerda bestimmt sein. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. ist in den Frachtsätzen bereits enthalten
1072	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Von den in der diesjährigen Nummer 44 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt sub Position 832 publicirten Frachtnachlässen findet unter Anfrechthaltung der daselbst angegebenen Bedingungen das für Malzsendungen von Holics nach Wien St.E.G. transit (mit der Bestimmung nach Süddeutschland und der Schweiz) eingeräumte Zugeständniss auch auf derlei Sendungen von Holics nach Wien K.F.N.B. trs. (mit der Bestimmung nach Süddeutschland und der Schweiz) Anwendung.													

Fortlaufende Nr.	1073	1074	1075	1076	1077
Die Publication erfolgt: Das Zugeständniss wird gemacht: von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen			Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Gefärbte Baumwolle	Braunkohle	Schmiedeeiserne (gewalzte) Röhren, welche behufs Verzinkung von Witkowitz nach Friedland und von da in verzinktem Zustande nach Witkowitz gehen	Borke, Lohe, Rinden (laut Artikelverzeichniss unter c und d des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes)	Bier in Fässern (Frachtgut)
für die Transportstrecke: von	oder vice versa: Werdan	Dux und Dux-Ladowitz; Brüx A.T.E. und k.k.St.B.; Trieblschitz; Holtschitz-Seestadtl; Schwaz-Kuttowitz; Bilin k.k.St.B.	oder vice versa: Ostrau-Witkowitz	und vice versa: Bergegzász; Hidas-Németi; Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen	München C.B.; München O.B.; München S.B.
für die Transportstrecke: nach	oder vice versa: Frisdlaud in Böhmen	Nestomitz (Zuckerfabrik)	oder vice versa: Friedland	und vice versa: Friedland; Mähr.-Ostrau	Reichsnberg (S.N.D.V.B.)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Anfgabs von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	**Auflieferung von 60000 Tonnen.*)** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Vom 10. Juni 1894 bis zur Durchführung im Tarifwegs, längst. aber bis Ende Decsmber 1894	Bis Juli 1895	Bis auf Weiterss, längstens bis Ende Decembsr 1894	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Vom 1. Juni 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. Decsmber 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif, Thsil II, Heft 1	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr übsr Anssig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Ausnahmetarif Nr. 2 (c u. d) des Tarifes Theil II, Heft 4 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. December 1893	
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. ö. W.: 11·8; 13·2; 13·5; 13·7; 11·8; 12·6	kr.: 27·1; 29·1		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	a) 219 Pfennig b) 192 Pfennig	kr. ö. W.: 11·4; 12·4; 12·7; 12·9; 11·4; 12·2	kr.: 14·5; 15·5	151 4*); 148 3*); 128 3*); 119 2*)	Bei Aufgabe von 5000 | 10000 Kilogramm Mark: 3·66 | 3·20; 3·70 | 3·24; 3·66 | 3·21
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		kr. ö. W.: 0·4; 0·8; 0·8; 0·8; 0·4; 0·4	kr.: 12·6; 13·6		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Origin.-Frachtbriefe, auf den Namen der Zucker-Raffinerie Nestomitz als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen			
Besondere Bemerkungen		*) Sendungen von den anderen Kohlenanfgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantis-Quantum mit eingerechnet	Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	*) Conrsdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen in doppeltem Betrage abzuziehen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1078	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	I. Aichberg-Steyrermühl Ebenfurth Linz St. Pölten Scheibbs Wels Wien K.E.B. Brody Eisenberg a. d. Marcb Welleschin Zartlesdorf Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Waldhof, Station der Hessischen Ludwigsbahn	Bei Aufgabe in Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894			Mark 1·93 2·34 1·92 2·19 2·17 1·87 2·29 4·16 2·83 2·02 2·07		Im Kartirungswege		
				II. Ebenfurth Gloggnitz Hall Stationen der Südbahn						2·34 2·53 1·82				
				III. Bielitz Mähr.-Ostrau Troppan Zancbtel Stationen der K.F.N.B.						3·08 2·98 3·01 2·92				
				IV. Arnau Freiheit-Johannisbad Stationen der Oe.N.W.B.						2·68 2·65				
				V. Troppan Station der M.Scbl.C.B.						3·01				
1079	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel (feuerfesto)	Leoben S.B.	Diósgyör	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	210		Im Kartirungswege		
					Salgó-Tarjan					190				
					Vajda-Hunyad					256				
					Zólyom-Brezó					236				
1080	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, nach verzinkt etc., Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. nach der Nomenclatur im Tarife Theil I, Post E 6 und E 7, Emailgeschirr von Blech	Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1893, bezw. Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1893	kr. 79·6	kr. 62·0	kr. 17·6	Im Kartirungswege		
				Teschen (K.O.B.)	Wien (K.F.N.B.)				79·6	62·0	17·6			
				Trzynietz (K.O.B.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)				77·3	67·7	9·6			

Forlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1081	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische und Kalk, gebrannten	Troppau loco und transito	Schönstein	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 8·7	kr. 6·5	kr. 2·2	Im Kartirungswege		Die Transporte von Zuckerrüben müssen in Troppau bezogen und vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt, dann die Sendungen von Rübenschnitzen mittelst Strassenfuhrwerkes zum Bahnhofe in Troppau zur Auflieferung zugeführt werden
			2. Getreide und Kartoffeln	Schönstein	Troppau loco und transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen, ineoferne daselbe in Troppau, bezw. Schönstein etattfindet, durch Organe, bezw. auf Kosten der Parteien			8·7	6·5	2·2			
			3. Zuckerrüben		Troppau loco				8·7	6·5	2·2			
			4. Rübenschnitze	Troppau loco	Schönstein				8·7	6·5	2·2			

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 60 ex 1894, sub fortlaufende Nummer 1053, muss es in der Rubrik „und gilt in der Zeit", anstatt bis Ende December 1894, richtig bis 31. Mai 1895 heissen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

In der heutigen 34. ordentlichen Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1893 genehmigt;

2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse per fl. 491·041·10
a) fl. 360.000 als Superdividende zu vertheilen und sohin den Juli-Coupon der im Umlaufe befindlichen 58.528 Actien mit fl. 11.— ö. W. und der 1472 Genussscheine mit fl. 6.— ö. W. ohne Abzug einzulösen,
b) fl. 75.000 an den Specialfonds,
c) fl. 25.000 dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
d) den Rest per fl. 31.041·10 auf die Rechnung des Jahres 1894 vorzutragen;

3. die vorjährigen Revisoren, Herren:

Carl Auspitz,
Dr. Adolf Ehrenfeld und
Julius Kunewalder,

sowie die Ersatzmänner, Herren:

Dr. Johann Natterer,
Ferdinand Frankl und
Dr. Adolf Löwe

per acclamationem wiedergewählt;

4. endlich in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren:

Albert Freiherr v. Rothschild,
Dr. Hubert Klein Freiherr v. Wiesenberg und
Carl Ritter v. Hornbostel

wiedergewählt.

Wien, 29. Mai 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Die

XIV. ordentliche Generalversammlung

der

Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft

findet am **18. Juni 1894, 11 Uhr Vormittags,** in **Wien I,** Mölkerbastei 5, I. Stock, statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht.
2. Vorlage des Rechnungsabschlusses.
3. Bestimmung über die Verwendung des Reingewinnes.
4. Neuwahlen des Verwaltungsausschusses.
5. Ermächtigung des Verwaltungsausschusses, beziehungsweise des Directionsrathes zur weiteren Durchführung des Verstaatlichungs-Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 einschliesslich der Vornahme der in dem Uebereinkommen vorgesehenen Statutenänderungen, sowie aller weiters erforderlichen Vorkehrungen und Abwicklungen.

Jene P. T. Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Actien spätestens am 13. Juni 1894 (cons. § 28 der Statuten) bei einer der nachverzeichneten Stellen, nämlich:

in **Wien** bei der k. k. priv. österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, sowie bei deren Zweiganstalten in Prag, Brünn, Troppau, Triest und Lemberg,
in **Wien** bei der Union-Bank,
in **Prag** bei der Böhmischen Union-Bank,
in **Berlin** bei den Herren Born & Busse,
in **Frankfurt a/M.** bei der Deutschen Effecten- und Wechselbank,
in **Hamburg** bei den Herren M. M. Warburg & Co.
in **Leipzig** bei der Leipziger Bank

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, am 26. Mai 1894.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. Wien, 2. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 26. Mai 1894, Z. 20.439, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend Vermehrung der zum Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe ermächtigten Dienststellen der Bahnverwaltungen und Ermässigung der für diesen Aufdruck zur Einhebung gelangenden Controlgebühren.

Von verschiedenen Handels- und Gewerbekammern liegen dem Handelsministerium Eingaben vor, in denen einerseits um Vermehrung der zum Aufdruck des Controlzeichens auf die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe ermächtigten Dienststellen der geehrten Bahnverwaltungen und anderseits um Ermässigung der für diesen Aufdruck zur Einhebung gelangenden Controlgebühren angesucht wird.

Die geehrte Verwaltung als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz wird sohin eingeladen, diese beiden Ansuchen in der Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und insbesondere rücksichtlich des ersteren Ansuchens darauf Einfluss nehmen zu wollen, dass — soweit dies nicht ohnehin schon der Fall sein sollte — nicht nur in jenen Orten, in welchen amtliche Frachtbrief-Signaturstellen zum Aufdruck des Stempelzeichens sich befinden oder künftig errichtet werden sollten, sondern auch in den grösseren Städten überhaupt, den Parteien die Möglichkeit geschaffen werde, den bahnseitigen Controlstempel einzuholen.

Dieser Anforderung wird Seitens der geehrten Bahnverwaltungen um so leichter entsprochen werden können, als es dem Bedürfnisse vollkommen genügt, wenn in jenen Orten, in welcheu mehrere Bahnen einmünden, der Dienststelle nur Einer Bahn die Beurkundung der Uebereinstimmung der vorgelegten Frachtbriefe mit den einschlägigen Vorschriften im Sinne des § 52, Abs. 3, des Eisenbahn-Betriebs-Reglements übertragen wird.

Ueber den Beschluss der Directoren-Conferenz wolle die geehrte Verwaltung anher berichten.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Veröffentlichung im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 26. Mai 1894.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Przeworsk über Kanczuga nach Dynów.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fürsten Andreas Lubomirski in Przeworsk die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Przeworsk über Kańczuga nach Dynów im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Mai 1894. Z. 26.194.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1894, Z. 28.176, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest hat mit Schreiben vom 14. d. M., Nr. 3646, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auch Anwendung finden solle auf die am 9. April l. J. eröffnete Linie Nagy Becskerek—Pancsova der Localbahn von Torontál.

Das genannte Centralamt hat, gemäss den Art. 57 und 58 des Uebereinkommens, die vorstehende Mittheilung den übrigen Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. Mai 1894 zur Kenntniss gebracht. Eine Aenderung in der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen ist nicht nöthig, da die Eisenbahn von Torontál unter litt. *mm* der Eisenbahnen Ungarns bereits eingeschrieben ist. Aus demselben Grunde tritt die neue Linie ohne weiteren Verzug in den internationalen Transportdienst ein.

Wien, am 29. Mai 1894.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Ein im Betriebe einer Eisenbahn-Unternehmung stehendes Lebensmittelmagazin, mit dem eine Speculationsabsicht nicht verbunden ist, fällt nicht unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 18. December 1892, Z. 54.322 ex 1891, betreffend die Mitgliedschaft der genannten Eisenbahn-Gesellschaft als Inhaberin eines Lebensmittelmagazines in Žižkov beim dortigen Handelsgremium zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde ausgesprochen, dass die k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft durch den Betrieb des Lebensmittelmagazines in Žižkov zufolge der Bestimmung des § 107 Gewerbeordnung, und zwar schon mit dem Antritte des Gewerbes, Mitglied des Handelsgremiums in Zižkov geworden und zur Leistung der genossenschaftlichen Incorporationsgebühr, sowie der Genossenschaftsbeiträge, welche vom Jahre 1888 in Anspruch genommen wurden, verpflichtet sei.

Diese Entscheidung geht von der im bezogenen § 107 Gewerbeordnung aufgestellten Voraussetzung aus, dass das von der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn in Zižkov betriebene Lebensmittelmagazin ein Gewerbe sei, das ist eine Unternehmung, auf welche an sich die Bestimmungen der Gewerbeordnung vom 20. December 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227, Anwendung zu finden haben.

Nach Art. IV des Kundmachungs-Patentes zur bezogenen Gewerbeordnung haben die Bestimmungen derselben für alle gewerbmässig betriebenen Beschäftigungen zu gelten, sie mögen die Hervorbringung, Bearbeitung oder Umgestaltung von Verkehrsgegenständen, den Betrieb von Handelsgeschäften oder die Verrichtung von Dienstleistungen und Arbeiten zum Gegenstande haben.

Von diesen Arten der gewerbmässigen Thätigkeit kann bei dem fraglichen Lebensmittelmagazine nur der Betrieb von Handelsgeschäften in Erwägung kommen und in der That erblickt auch die angefochtene Entscheidung darin, dass die Eisenbahn-Gesellschaft Lebensmittel im Grossen einkauft, um sie in ihrem Zižkover Lebensmittelmagazine an die bezugsberechtigten dritten Personen zu verkaufen, den Betrieb von Handelsgeschäften nach Artikel 271 H.-G.-B., dessen Ständigkeit eben die Qualification des Gewerbes herbeiführen soll.

Nun ist es allerdings richtig, dass der Art. 271 H.-G.-B. in seiner Z. 1 den Kauf oder die anderweitige Anschaffung von Waaren, um dieselben weiter zu veräussern, als Handelsgeschäft anführt, aber ebenso richtig und zweifellos ist es, dass alle in diesem Artikel 271 unter Z. 1 bis 4 aufgezählten Handelsgeschäfte die Natur von sogenannten absoluten oder objectiven Handelsgeschäften an sich tragen, deren charakteristisches Merkmal in der Speculationsabsicht Desjenigen gelegen ist, der sie unternimmt, so dass — zum vorliegenden Falle zurückkehrend — von dem im Art. 271, Z. 1, behandelten Speculationskaufe nur dann gesprochen werden kann, wenn der Ankauf oder die anderweitige Anschaffung der Waare in der beim Ankaufe auf Seite des Ankaufenden bestehenden Absicht erfolgte, bei der Weiterveräusserung derselben für sich einen Gewinn zu erzielen.

Alle anderweitigen Waarenankäufe oder Anschaffungen, auch wenn sie zum Zwecke der Weiterveräusserung vorgenommen wurden, können als Handelsgeschäfte des Art. 271, Z. 1 H.-G.-B., nicht qualificirt werden.

Demnach kommt nur zu untersuchen, ob die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei dem Ankaufe der Waaren für das Zižkover Lebensmittelmagazin die Absicht hat, bei dem Verkaufe derselben an die bezugsberechtigten Personen für sich einen Gewinn zu erzielen.

In dieser Beziehung spricht der Art. 1 des I. Theiles Lebensmittelmagazine der „Instruction III. Gebahrung der Lebensmittelmagazine und Speiseanstalten", nachdem im § 1 der Zweck der Lebensmittelmagazine dahin festgestellt ist, „dem Personale der Gesellschaft Gelegenheit zu bieten, sich die nothwendigsten Lebensmittel in bester Qualität und zu möglichst billigen Preisen zu verschaffen", im § 2 ganz klar und deutlich aus, „dass dieser Zweck angestrebt wird durch Ankauf im Grossen, durch Verzichtleistung auf Gewinn aus dem Betriebe der Lebensmittelmagazine und durch Begünstigungen, welche die Gesellschaft denselben gewährt.

Damit ist wohl auf das Bestimmteste ausgesprochen, dass die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei dem Betriebe der Lebensmittelmagazine eine Speculationsabsicht nicht verfolgt, und es ergibt sich auch aus dem

Nachtrag 1 zur Instruction Nr. III über die Gebahrung der Lebensmittelmagazine, insbesondere aus den Art. 4 und 5, dass die angeschafften Waaren nur zu den Anschaffungspreisen unter Zuschlag lediglich der eigentlichen Regiekosten, also mit Ausschluss jeden Gewinnes, an die Bezugsberechtigten weiter abgegeben werden.

Die angefochtene Entscheidung geht wohl auch selbst davon aus, dass die Eisenbahn-Gesellschaft bei dem Betriebe der Lebensmittelmagazine einen „unmittelbaren Gewinn zu erzielen nicht beabsichtige", vermeint jedoch die Gewerbmässigkeit dieses Betriebes damit begründen zu können, dass die Gesellschaft hiebei dennoch in ihrem eigenen Interesse gelegene wirthschaftliche Zwecke verfolge".

Allein abgesehen davon, dass die wirthschaftlichen Zwecke, welche durch die Lebensmittelmagazine verfolgt werden sollen, gewiss nicht die der Gesellschaft, sondern ausschliesslich jene des bezugsberechtigten Personals derselben sein können, geht es durchaus nicht an, der den absoluten Handelsgeschäften nothwendig innewohnenden Speculationsabsicht eine derart weite Ausdehnung zu geben, als ob in dieselbe jedes wirthschaftliche Interesse zu fallen hätte, vielmehr kann als Object der Speculation ausschliesslich nur das aus dem Ankaufe und dem Weiterverkaufe einer bestimmten Waare sich ergebende finanzielle Resultat betrachtet werden, welches gezeigtermassen für die Eisenbahn-Gesellschaft im Betriebe der Lebensmittelmagazine kein gewinnbringendes ist, indem dieselbe laut § 21 des vorbezogenen „Nachtrages I" gestattet, dass die Artikel der Lebensmittelmagazine bei Versendungen als Regiegut (mit begünstigten Frachtsätzen) zu behandeln sind.

Diesemnach erscheint bei den für die Lebensmittelmagazine bewerkstelligten Waarenanschaffungen jede Speculationsabsicht ausgeschlossen, die betreffenden Anschaffungsgeschäfte sind nicht Handelsgeschäfte im Sinne des Art. 271 H.-G.-B., es liegt demnach bei dem Lebensmittelmagazine der beschwerdeführenden Gesellschaft in Zižkov ein Betrieb von Handelsgeschäften nicht vor, auf dieses Magazin finden die Bestimmungen der Gewerbeordnung überhaupt, also auch insbesondere jene des § 107 derselben keine Anwendung und besteht daher für dieses Magazin auch keine gesetzliche Verpflichtung, dem Handelsgremium in Zižkov als Mitglied beizutreten, sonach auch die Anforderung einer Incorporationsgebühr, sowie jene von Genossenschaftsbeiträgen der gesetzlichen Grundlage entbehrt.

Auf die Ausführungen des Vertreters des k. k. Ministeriums des Innern und des Handelsgremiums, dass, wie durch die Eingabe der Staatseisenbahn-Gesellschaft ddto. 20. Februar 1893 erwiesen werde, die Staatseisenbahn-Gesellschaft selbst das Lebensmittelmagazin als ein gewerbliches Unternehmen angesehen und als solches angemeldet habe, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof im Hinblick auf die Bestimmung des § 6, Abs. 1, des Gesetzes vom 22. October 1875 kein Bedacht nehmen, weil diese Thatumstände nach der Actenlage kein Moment des der angefochtenen Entscheidung zu Grunde gelegenen Thatbestandes gebildet haben, es sich hiebei um spätere in ihrer Tragweite nicht übersehbare Facta handelt.

Diesen Erwägungen zufolge vermochte der Verwaltungs-Gerichtshof die angefochtene Entscheidung im Gesetze nicht begründet zu finden und war dieselbe nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

(Erkenntniss vom 21. März 1894, Nr. 1100.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 300. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Mai erstattet Abg. Neuwirth im Namen des Gewerbeausschusses Bericht über die vom Herrenhause beschlossenen Aenderungen an dem Gesetzentwurfe, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung. Der Referent setzt die Gründe auseinander, aus welchen die abändernden Beschlüsse des Herrenhauses berechtigten Einwendungen keineswegs völlig entrückt seien. Wenn der Gewerbeausschuss es gleichwohl angezeigt finde, dem Abgeordnetenhause anzurathen, dass dieses den Beschlüssen des anderen Hauses ohne weiteren Widerstand beitreten möge, so bestimme ihn dazu eine Reihe von Gründen, welche mehr dem Gebiete der Zweckmässigkeit angehören. Vor Allem sei es keine grundsätzliche Verschiedenheit der Auffassung, welche die Beschlüsse der beiden Häuser trennt, es bestehe hier vielmehr eine Uebereinstimmung in der Richtung, dass Denjenigen, für welche das Haftpflichtgesetz ausser Wirksamkeit gesetzt werden soll, ein Ersatz durch ein Mehr an Unfallsrenten zu bieten sei. Komme aber das Ausmass dieses Mehr oder vielmehr komme das Mehr oder Weniger in Frage, dann könne die Volksvertretung es füglich nicht als ihre Aufgabe ansehen, weitergehenden Intentionen der anderen Gesetzgebungs-Factoren Widerstand entgegenzusetzen. Der Uebereinstimmung, welche nunmehr zwischen dem Herrenhause und der Regierung, auch als Verwalterin der im Staatsbesitze befindlichen Hälfte des gesammten österreichischen Eisenbahnnetzes, besteht, musste der Gewerbeausschuss ein Schwergewicht zuerkennen, welchem auch das Abgeordnetenhaus selbst sich zu entziehen kaum in der Lage sein dürfte. Dazu komme noch der weitere sehr wesentliche Umstand, dass die etwaige Ablehnung der vom Herrenhause beschlossenen Abänderungen mit Rücksicht auf den nahe bevorstehenden Schluss des jetzigen Sessionsabschnittes eine neuerliche, höchst bedauerliche Verzögerung des Zustandekommens eines Gesetzes zur Folge haben würde, welches ohnehin seit $2^1/_2$ Jahren im Stadium parlamentarischer Berathung sich befinde, dessen segensreichen Wirkungen nahezu 200.000 ökonomisch schwer kämpfende Staatsbürger entgegenharren und für dessen Inslebentreten in allernächster Zeit Seitens der Regierung die entsprechenden administrativen Vorkehrungen bereits getroffen sind. Deshalb sehe sich der Gewerbeausschuss veranlasst, zu beantragen: „Das Abgeordnetenhaus wolle dem Gesetzentwurfe, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung in der Fassung, wie derselbe aus den Berathungen des Herrenhauses in dritter Lesung hervorgegangen ist, seine verfassungsmässige Zustimmung ertheilen." Ausserdem beantragt der Ausschuss über Antrag des Abg. Dr. Exner folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, das Entsprechende zu veranlassen, damit die Schiedsgerichte der Unfallversicherungs-Anstalten durch ausreichende Zusammensetzung derselben in die Lage versetzt werden, der ihnen überhaupt und insbesondere auch durch dieses Gesetz erwachsenden Vermehrung des Umfanges ihrer Aufgaben gerecht werden zu können."

Abg. Adámek plaidirt für die Ausdehnung der Unfallversicherung auf alle Transport-Unternehmungen.

Abg. Dr. Lueger erinnert daran, dass er in der Debatte über das heute wieder in Berathung stehende Gesetz bei dem Artikel 7 für die Aufrechterhaltung des Haftpflichtgesetzes eingetreten sei, und dass damals der Referent und der Regierungsvertreter ihn auf das Heftigste bekämpften. Sein Antrag sei daher auch abgelehnt worden. Nach dem Beschlusse des Herrenhauses sei nun zwar das Haftpflichtgesetz formell aufgehoben, dagegen werden aber den Arbeitern Rechte zuerkannt, von denen Redner sich nie etwas habe träumen lassen. Redner stimme mit Freuden dem Beschlusse des Herrenhauses bei, welcher den Arbeitern mehr gewähre, als Redner zu hoffen gewagt hätte.

Referent Abg. Neuwirth erklärt, dass er den Wünschen des Abg. Adámek sich vollkommen anschliesse und hoffe, dass die von diesem gewünschte Ausdehnung der Unfallversicherung als Gesetzesvorlage schon in der nächsten Herbstsession zur Berathung kommen werde. Referent polemisirt sodann gegen den Abg. Dr. Lueger. Die Haftpflicht sei auch nicht materiell beibehalten worden, wie dieser Abgeordnete behauptet habe. Referent könne eben nur constatiren, dass das Haftpflichtgesetz durch Erhöhung der Unfallsrente ersetzt worden sei.

Der Gesetzentwurf gelangt sodann in der vom Herrenhause beschlossenen Form in zweiter und dritter Lesung zur Annahme. Auch die vom Ausschusse beantragte Resolution wird angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen von Nepomuk nach Blatna und von Breznitz nach Rozmital. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision nnd Stationscommission hinsichtlich des von dem Consortium für den Bau der Localbahn Strakonitz-Blatna-Breznitz im Vereine mit dem Bezirksausschusse in Blatna vorgelegten Projectes für die normalspurigen Localbahnen von Nepomuk nach Blatna und von Breznitz nach Rozmital für den 5. Juni anberanmt und wurde mit der Leitung der Commission der in Dienstleistung bei der k. k. Statthalterei stehende k. k. Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter von Zaborsky betraut. [G.-I.-Z. 9463.]

Projectirte Localbahn von der Station Stramberg der Stauding-Stramberger Localbahn zur Station Wernsdorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Trassenrevision hinsichtlich des von Wilhelm von Lindheim in Wien vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stramberg der Stauding-Stramberger Localbahn zur Station Wernsdorf der Linie Kojetein — Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den 5. Juni anberaumt und wurde mit der Leitnng der Commission der k. k. Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 9472]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dux—Eisenstein: Industriegeleise in Scheles: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Podersam hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für das Industriegeleise des Franz Korda in der Station Scheles der Linie Dux—Eisenstein für den 5. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Matt betraut. [G.-I.-Z. 9597.]

Buschtĕhrader Eisenbahn. (Pflasterung von Ladeplätzen und Laderampen.) Das Project für die Herstellung gepflasterter Ladeplätze in den Stationen Saaz, Herrndorf, Reitzenhain und Ober-Graslitz, für die Erweiterung des gepflasterten Ladeplatzes nnd für die Pflasterung der Laderampe in der Station Rakonitz, sowie für die Pflasterung des vorderen Theiles des erbreiterten Wagenanfstellungsplatzes in der Station Carlsbad wurde genehmigt. [26. April, Z. 16.376.[

— (Bauherstellungen in mehreren Stationen.) Für die Herstellung der Kesselhänschen in den Stationen Lnzna-Lischan, Pürstein, Schlackenwerth und Tirschnitz, sowie eines Schuppenanbanes zur Unterbringung der Dampfpumpen in der Station Komotau wurde der Banconsens ertheilt. [15. Mai, Z. 25.507.]

— (Linie Prag — Eger: Thonrohrleitung in Falkenau.) Behufs Entwässerung der Desinfectionsgrube in der Station Falkenau a. d. E. wnrde eine Thonrohrleitung errichtet. [10. April, Z. 18.913.]

— (Verlegnng des Wasserkrahnes sammt Pntzgrube in Pürstein.) In der Station Pürstein wird der östliche Wasserkrahn mit der dazugehörigen Putzgrube verlegt. [10. April, Z. 18.910.]

— (Schmutzwasserleitung in Unhoscht.) In der Station Unhoscht wird eine Schmutzwasserleitung hergestellt. [10. April, Z. 18.909.]

Böhmische Nordbahn. (Herstellung von Nebengebäuden bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern in den Stationen Vysocan, Cakovic, Všetat-Přivor und Haida der Strecke Prag — Georgswalde, dann bei je drei Wächterhäusern der Strecken Bakov—Turnau und Bodenbach—Tannenberg, endlich beim Wächterhanse in der Station Niedergrund, Strecke Kreibitz—Warnsdorf, wurden Nebengebäude hergestellt. [11. Mai, Z. 25.195.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Weichensicherungsanlage in Satalic.) In der Station Satalic wird eine Weichensicherungsanlage mit elektrischer Blockirung (System Rank) hergestellt. [8. Mai, Z. 24.584.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Personenhaltestelle Carolinenthal: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Nordwestbahn für die Anlage einer Personenhaltestelle Carolinenthal für den 2. Juni anberamt und wnrde mit Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Oscar Ritter von Zaborsky betraut. [G.-I.-Z. 9639.]

Böhmische Westbahn. (Kohlenschuppen in Zditz.) In der Station Zditz wird für Zwecke des Franz Hnizdil ein Kohlenschuppen hergestellt. [1. Mai, Z. 23.253.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Stadtbahn in Lemberg. (Technisch-polizeiliche Prüfung und Betriebconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der dnrchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die elektrische Strassenbahn der Stadt Lemberg der Betriebsconsens ab 31. Mai ex commissione ertheilt. [31. Mai, Z. 29.197.]

Buschtĕhrader Eisenbahn. (Prämien für die rechtzeitige Entdeckung von Schienenbrüchen.) Die Verwaltung der Buschtĕhrader Eisenbahn hat für die Entdeckung von Schienenbrüchen folgende Prämien festgesetzt:

a) eine Prämie von zwei Gulden ö. W. für die Auffindung einer gebrochenen Schiene in den von Schnell- und Personenzügen befahrenen Strecken- und Stationsgeleisen, nnd
b) eine Prämie von einen Gulden ö. W. für die Auffindung einer gebrochenen Schiene in allen übrigen Strecken der cnrrenten Bahn und der Stationsgeleise.

Der Schienenbruch muss jedoch rechtzeitig, d. i. früher entdeckt und gemeldet sein, bevor derselbe einen Unfall oder Schaden verursacht hat. Für die bei Geleisereparaturen, als Uebernageln und Auswechseln von Schienen, Heben und Richten des Geleises und Schwellenwechseln aufgefundenen Schienenbrüche wird keine Prämie gewährt. [G.-I.-Z. 6767.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Typengenehmigung für zwei Schwefelsäure-Transportwagen.) Vom k. k. Handelsministerium wurden unterm 22. Mai die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für zwei Schwefelsäure-Transportwagen, welche die gräflich Larisch-Mönnich'sche Sodafabrik in Petrowitz in den gesellschaftlichen Wagenpark einzustellen gedenkt und welche in der Nesselsdorfer Waggonfabrik ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 21.557.]

— (Einstellung von zwei Schwefelsänre-Transportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Constructionspläne für Schwefelsäure-Transportwagen, von welchen die Erste österreichische Sodafabrik in Hruschau zwei Stück bei der Nesselsdorfer Waggonfabrik in Bestellung gebracht hat und seinerzeit in den gesellschaftlichen Wagenpark einzustellen gedenkt, genehmigt. [Z. 21.558.]

— (Enthebung von der Verpflichtung, bei den Zügen der Montanbahn die Zugführer und die dem Signalmanne zunächst postirten Zugbegleiter mit Knallsignalen anszurüsten.) Die k. k. General-Inspection hat gestattet, dass bei den Zügen der Montanbahn von den Zugbegleitern blos der Signalmann mit Knallkapseln ausgerüstet werde. Diese Erleichterung wurde gewährt, weil die Abwicklung des Verkehres anf der Montanbahn grundsätzlich als ein geregelter Verschubdienst zu betrachten ist und die Züge mit einer Geschwindigkeit von 8—15 km per Stnnde verkehren. Ueberdies liegen die Stationen und ebenso die Wächterposten sehr nahe an einander, daher eine Verständignng zwischen einem auf der Strecke allenfalls stehen gebliebenen Zng und den Stationen, sowie eine Zugsdeckung dnrch die Bahnwächter leicht und rasch möglich ist. Auch folgen die Züge einander im Stationsintervalle. [16. Mai, G.-I.-Z. 7694.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Daner einer bereits früher ertheilten Vorconcession und Ertheilung einer diese ergänzenden neuen Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 15. Mai, Z. 30.535,

1. die seinerzeit mit Erlass vom 9. August 1893, Z. 50.923, dem croatischen Landtagsabgeordneten Advocaten Dr. Lndwig Schwarz und dem Emil Eisner, Einwohner von Zágráb (Agram), im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführnng gebrachte Bewilligng zur Vornahme technischer Vorarbeiten für

a) eine von der Station Ogulin der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Ogulin—Fiume der kgl. Ungar. Staatshahnen abzweigende, über Ostaria, Josipdol, Jeszenicza, Plaški, Saborski und die Gemarkung der Gemeinden Petrovoselo, Zavalje dolnje und Zavalje gornje bis zur nngarisch-bosnischen Landesgrenze führende normalspnrige Localbahn,

b) eine von der zukünftigen Station Plaški, eventuell Jeszenicza, der Linie a) abzweigende, über Karac, Veliki-Lisac, Mali-Lisac und weiterhin über das Petrunicpolje-Gehirge und die Gemarkung der Gemeinde Skara bis Otocac führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 105 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert;

2. den beiden Projectanten der Linien a) und h) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten einer von der zukünftigen Station Otocac der Linie b) ausgehende und in deren Verlängernng über Otocac dolnje und die Gemarkung der Gemeinde Budak bis Gospic führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Fortsetzung der Granthalbahn von Léva bis Körmöczbánya (Kremnitz), eventuell Bartos-Lehotka. (Bestrebnngen im Interesse der Ausführung des Banes als Staatshahn.) Die Interessenten des Comitates Bars hahen den Beschlnss gefasst, die Fortsetznng der von der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatshahnen gegen Norden abzweigenden Linie Esztergom-Nána (Gran-Nána)—Léva von dort ans im Granthale zum Anschlusse an deren nördliche Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka in Körmöczhánya, eventuell in Bartos-Lehotka zu realisiren. Schon vor Jahren haben die Interessenten diese Linie durch die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn in deren Banprogramm aufnehmen lassen, doch konnte damals an die Durchführung nicht geschritten werden, da der Anschluss an die Ungarische Staatsbahn in Körmöczhánya oder Bartos-Lehotka nicht genehmigt wurde. Durch die Verstaatlichung entfielen nunmehr diese Hindernisse nnd gedenken die Interessenten sich jetzt an die Regierung nnd eventuell an das Ahgeordnetenhaus mit der Bitte zn wenden, diese Linie als Staatshahnlinie auszuhauen, einestheils weil die Mnnicipien grössere Opfer nicht bringen können, anderntheils aher wichtige verkehrspolitische Gründe für diese Linie sprechen, da die Route Körmöczhánya, bezw. Ruttka—Budapest hiednrch um 60 bis 70 km gekürzt würde nnd anderntheils in Gran jetzt durch den Bau der stabilen Brücke eine Verbindung mit den Eisenhahnlinien jenseits der Donan sehr leicht hergestellt werden kann. In geradlinigem Anschlusse an die projectirte und hereits als gesichert zu betrachtende Linie Budapest—Dorog—Esztergom (Gran) wird die sodann geschaffene Gesammtlinie Ruttka—Körmöczbánya—Léva—Esztergom-Nána—Esztergom—Dorog—Budapest-Lipótváros die kürzeste Verbindnng zwischen dem änssersten Nordwesten Ungarns mit Bndapest bedenten.

Projectirte Localbahn Nagy-Bélics — Privigye—Stubnya-fürdö, eventuell Znyo-Váralya. (Realisirungs-Bestrebungen.) Die Interessenten der Comitate Nyitra (Neutra) und Thurócz haben den Beschluss gefasst, den fortsetzungsweisen Ausbau der Linie Tótmegyer—Nyitra—Nagy-Bélics über Privigye zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Linie Budapest—Hatvan—Rnttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Stubnya-fürdö, Znyo-Váralja oder Thurócz-Szent Márton durch ausgiebige Betheiligung an den Baukosten zu fördern. Die verkehrspolitische und strategische Bedeutung dieser Radiallinie, die ferner berufen ist, den Wohlstand der nördlichen Comitate Oberungarns wesentlich zu heben, wurde in einer Denkschrift eingehend motivirt, welche durch eine Depntation des Eisenbahn-Executivcomité dem kgl. ungar. Handelsminister überreicht werden wird. Nachdem die politisch-administrative Begehung der prcjectirten Linie, nnd zwar der Variante Nagy-Bélicz—Znyo-Váralya (zwischen Stnbnya-fürdö und Thurócz-Szent-Márton) bereits durchgeführt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56) nnd anch die technischen Elaborate der beiden anderen Varianten ausgeführt sind, beabsichtigen die Projectanten den Bau, nnd zwar vorläufig bis Privigye sofort nach Erhalt der Concession in Angriff zu nehmen, da durch die Ausführung dieser Theilstrecke, die Wahl des Ansgangspunktes der erst oberhalb Privigye abzweigenden Trassen-Varianten in keiner Weise präjndicirt wird. Durch den projectirten Anschluss der Linie Tótmegyer—Nagy-Bélics an den äussersten Theil der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka nnd weiterhin Zsolna—Oderberg wird der Wechselverkehr zwischen den durch die Donau getrennten nördlichen nnd südlichen Betriebsnetzen der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf dem derzeit kürzesten Wege hergestellt und werden die Linien des äussersten Nordwestens Ungarns sowohl mit der Hauptlinie Budapest—Marchegg als dnrch Vermittlung der als gesichert zu betrachtenden Linie Érsekujvár (Neuhäusel) — Komárom — (Komorn)—Ujszöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56) mit der Hauptlinie Budapest—Bruck a/d. L., schliesslich mit der Donau verbunden, wodurch Ujszöny den Werth eines Donau-Umschlagsplatzes gewinnen wird.

Eisenbahn Budapest-Lipótváros—Dorogh—Esztergom. (Feststellung des Punktes der Donau-Ueberhrückung.) Bei der ergänzungsweisen administrativen Begehnng der Vicinalbahnlinie Budapest—Gran (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36) wurde hestimmt, dass die Ueberhrückung der Donau in der Verlängerung der Pester nnd Nenpester Hotterlinie, und zwar über die sogenannte kleine Donau, die Volksinsel und den Hauptarm des Stromes zu erfolgen hahe, und dass die Brücke, welche eine Länge von 1250 m, d. i. um 880 m mehr als die Kettenhrücke, hahen wird, auch mit einem Steg für Fussgänger einzurichten sei.

Localbahn Budapest-Szent Endre. (Genehmigung der Einfahrt der Züge in das Weichbild der Hauptstadt.) Die Budapester Communalverwaltung hat, vorbehaltlich der höheren Genehmigung, der Direction der von der Budapester Strasseneisenhahn-Gesellschaft für Strassenhahnen mit Pferdehetrieh hetriebenen Localbahn Budapest—Ó-Buda—Szent Endre die Bewilligung ertheilt, ihre Züge, mit Benützung der Geleise der Strasseneisenbahn-Gesellschaft, im Bereiche des II. und III. Stadtbezirkes his zum Kettenbrückenkopfe verkehren zu lassen. Unter Anderem wurde die Bedingung gestellt, dass die Locomotivführer sich im Bereiche der Stadt nicht der Dampfpfeife, sondern einer Glocke als Warnungssignal zu bedienen haben werden, und dass das Pusten der Locomotiven zu vermeiden sei. Unter Einem wurde die Gesellschaft zur Herstellung der den Uehergang vermittelnden Geleiseanlagen ermächtigt.

Bau der vierten und fünften Donaubrücke in Budapest. (Prämiirung der eingelangten Projectselaborate dnrch die internationale Jnry.) Die internationale Jury (Nr. 34 ex 1894), welche zur Beurtheilung und Prüfnng der im Wege der allgemeinen Concurrenz eingelangten Bauprojecte für die am Eskütér (Schwurplatz) und am Vámháztér (Zollamtsplatz) herzustellenden Donaubrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18, 28) für den Verkehr von Fussgehern und des Strassenfuhrwerkes, sowie zur Aufnahme von Eisenbahngeleisen, einberufen wurde, hat am 23. Mai unter Vorsitz des Handelsministers den Prämiirungsact vollzogen. Für die Schwurplatz- sowohl, wie für die Zollamtsbrücke sind insgesammt von 62 Concurrenten 74 Pläne eingelangt, und zwar für die Schwurplatzbrücke 38 mit einer Oeffnung und 15 mit drei Oeffnungen, für die Zollamtshrücke 5 mit einer und 16 mit drei Oeffnungen. Der erste Preis von 30.000 Kronen wurde der Maschinenfabrik in Esslingen und Stuttgart für eine am Eskütér mit nur einer Oeffnung herzustellende Kabelbrücke, der zweite Preis von 20.000 Kronen dem pensionirten Oberingenieur Johann Feketehazy der kgl. Ungar. Staatsbahnen für eine am Vámháztér mit drei Oeffnungen herzustellende Traversenhrücke, der dritte Preis von 10.000 Kronen dem Resiczaer Eisenwerke der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft im Vereine mit den Firmen Gregersen und Schmal für eine am Vámháztér mit drei Oeffnungen herzustellende Flachbogenbrücke zuerkannt. Die Jury beschloss ausserdem noch den Ankauf mehrerer besonders gelungener Projectselaborate, um selbe bei weiteren Brückenbauten über die Donau, Theiss etc. seinerzeit in Anwendnng zu hringen. Die Verfasser des mit dem ersten Preise gekrönten Brückenprojectes sind Oberingenieur der Maschinenfabrik Esslingen Julius Kübler, der die ganze Construction entworfen hat, und Baurath Carl Weigle, bei der Baufirma Eisenlohr & Weigle in Stuttgart, der den architektonischen Theil ausgearbeitet hat.

Die von ihnen projectirte Brücke ist mit einer Spannweite von 316 m entworfen. An den beiden Ufern wird ein mächtiger, 8 m starker Pfeiler bis zur Höhe von $27^1/_2$ m über dem Nullpunkt erbant, auf welchem Punkte sich bei der erwähnten Spannweite für die verlangte Höhe der Brückenbahn die Auflager der tragenden Drahtseilkabel befinden. Nach dem Entwurfe verjüngt sich dieser Pfeiler noch bis zur Höhe von beinahe 50 m, ausschliesslich aus ästhetisch-decorativen Rücksichten. Wenn es znlässig erscheint, die zwei Brückenpfeiler um einige Meter weiter in die Donau hineinzubauen, so können die Lager entsprechend niedriger gemacht werden.

Es wird mit Benützung aller neuesten technischen Errungenschaften Tiegelguss-Stahldraht derart verwendet, dass mehr als tausend 4 Millimeter starke Drähte, neben einander

gelegt, in einem einzigen grossen Bogen mit steifen Bändern — ebenso wie auf der Kettenbrücke die Kette — den Brückenkörper halten. Diese Drähte werden im Pfeiler selbst nach einer ganz neuen, durch Ingenieur Kübler erdachten Methode absolut sicher festgehalten, eine Methode, die auch auf beiden Ufern bei der Versenkung der von den Pfeilern in spitzem Winkel von 45 Grad herabfallenden Enden dieser Drahtseilkabel angewendet wird. Diese gesammten Drähte, die ausserdem auch eine gewisse Elasticität besitzen, werden mit weichem Draht völlig umsponnen und sodann mit Zinkweiss übergossen, so dass das fertiggestellte Kabel, welches erst dann umsponnen wird, wenn es auf den Brückenpfeilern aufgelegt sein wird, wie ein Rohr mit einem Durchmesser von 52 cm aussieht. Die bedeutungsvollste Neuerung an dieser hängenden Brücke ist aber die vollständige Versteifung derselben. Die unteren Träger werden nämlich in der Weise construirt, dass sie, mit den Pfeilern verbunden, absolut fix stehen, und der ganze Brückenkörper gleichzeitig mit dem Kabel die Bewegung macht, welche durch die Belastung hervorgerufen wird. Ein Schwanken wie auf der Kettenbrücke, sei es in horizontaler oder in verticaler Richtung, ist vollständig ausgeschlossen. Es wäre sogar nicht unmöglich, nach diesem neuesten System auch andere bereits bestehende Kettenbrücken umzugestalten. Die Kosten der ganzen Brücke wurden von den Projectanten auf Grund concreter Offerte von Unternehmern in Budapest mit 6,300.000 Kronen berechnet. Im Handelsministerium wurden aber im Interesse der decorativen Ausstattung speciell für die Pfeiler weit höhere Einheitspreise angenommen, während die eigentliche Brückenconstruction thatsächlich nicht ganz 2 Millionen Kronen kostet. Falls aber auch nur ein Theil der überreichen Decoration weggelassen und die Aufsätze der Pfeiler gekürzt werden, lassen sich bei der Durchführung dieses Projectes leicht zwei Millionen Kronen ersparen. Für die Schiffahrt ist es ebenso wie für die Wasserstandsverhältnisse von der grössten Wichtigkeit, dass die Donau am gegebenen Punkte mit nur einem Bogen überspannt wird, da gerade an dieser Stelle das Einbauen von Pfeilern in die Donau bei einem Eisgange Nachtheile bieten und auch sonst beim Landen den Schiffen Hindernisse bereiten würde. Sämmtliche Pläne wurden zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt und ist die Mehrzahl derselben auch verkäuflich.

Projectirte Localbahn Kaposvár — Mocsolád. (Constituirende Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Markgrafen Eduard Pallavicini die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Kaposvár-Mocsoládér Localeisenbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituiruug des Bureau gelangte der Bericht der Concessionäre, der Allgemeinen Ungarischen Creditbank (Magyar általános hitelbank) im Vereine mit dem Markgrafen Eduard Pallavicini, über die Gestion der vorbereitenden Arbeiten zur Verlesung, welcher von den zahlreich erschienenen Interessenten genehmigend zur Kenntniss genommen wurde. Das Actiencapital dieser von der Station Kaposvar der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár — (Kaposvár) — Zákány — Zágráb (Agram) — Fiume aus im Bereiche des Comitates Somogy in nördlicher Richtung über Toponár, Répás, Aszaló und Mernye vorläufig bis Mocsolád im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden normalspurigen Linie ist mit 2,006.400 Kronen festgestellt und ist der sofort in Angriff zu nehmende Ausbau der Bahn bis Ende des laufenden Jahres fertigzustellen. Nach erfolgter Constituirung erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath und wurde Markgraf Pallavicini zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt. Die Linie Kaposvár—Mocsolád wird ihre Fortsetzung zum Anschlusse an die Südbahnlinie Budapest—Pragerhof in oder nächst Boglár erhalten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verhandlungen über die Frage der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr.) Wie wir dem „D. R.-A." entnehmen, ist am 8. Mai im Reichs-Eisenbahnamt unter Theilnahme von Vertretern der Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg über die Frage der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr weiter verhandelt worden. Auf Grund der von den einzelnen Regierungen angestellten Erhebungen und der auf einigen Bahnnetzen, namentlich den Preussischen Staatsbahnen, bereits gemachten Erfahrungen wurde Einverständniss darüber erzielt, dass es angängig sein werde, auf allen deutschen Eisenbahnen den Güterverkehr an Sonn- und Festtagen, abgesehen von den Zeiten des stärksten Verkehrs, wenn auch nicht ganz einzustellen, so doch wesentlich einzuschränken. Es ist in Aussicht genommen, nach Beendigung der nöthigen Vorbereitungen in diesem Sinne weiter vorzugehen.

— (Kleinbahnen: Projecte in der Provinz Westpreussen.) Der vom Provinzialausschusse verfassten Zusammenstellung der in den verschiedenen Kreisen geplanten Kleinbahn-Projecte ist Folgendes zu entnehmen:

Im Kreise Danziger Niederung sind bereits im Vorjahre folgende drei Linien in Aussicht genommen worden:

1. von Danzig (Speicherinsel und Schlachthof) über Reichenberg — Gottswalde — Gr.-Zünder — Letzkau bis Letzkauer Weichseldeich, rund 25 km;
2. als Anschlussstrecke zur Linie ad 1 von Gr.-Zünder über Trutenau nach Mönchengrebin, rund 8 km und
3. von Steegen nach Fischerbabke, 4·5 km,

als Verlängerung einer im Kreise Marienburg gedachten Bahn von Tiegenhof nach Fischerbabke.

Im Kreise Putzig ist unter der Voraussetzung, dass seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung eine Secundärbahn von Putzig nach Rheda erbaut wird, eine Kleinbahn von Putzig über Starsin—Krockow bis an die Pommer'sche Grenze zum Anschluss an eine im Kreise Lauenburg projectirte und dort bereits veranschlagte Linie Lauenburg—Schlochau in Aussicht genommen. Die wirthschaftliche Bedeutung einer Bahn Putzig—Lauenburg, welche den Kreis Putzig auf 24 km Länge durchschneiden würde, dürfte wohl nicht zu verkennen sein.

Im Kreise Briesen werden seit etwa 1½ Jahren folgende Kleinbahnprojecte discutirt:

a) von Briesen über Plusnitz nach Kornatowo,
b) von Schönsee nach Gollub.

Für die Linie zu b) sind bereits Vorarbeiten ausgeführt, auch liegt ein Kostenanschlag vor; für die Linie a) sind Vorarbeiten noch nicht gemacht.

Im Kreise Löbau liegt nur das schon seit Jahren erwogene Project vor, die Stadt Neumark mit der Eisenbahn in Verbindung zu bringen, doch sind zur Zeit die Verhandlungen zu keinem anderen Resultat gelangt, als dass die Ermittlungen über die voraussichtliche Rentabilität dieser Eisenbahnverbindung ein günstiges Resultat ergeben haben.

Im Kreise Marienwerder sind folgende Kleinbahnprojecte in Vorbereitung begriffen:

1. Auf dem rechten Weichselufer eine Linie von Gr.-Nebrau über Kurzebrack—Johannisdorf und Weisshof mit einem Anschluss an die Weichselstädterbahn bei Marienwerder oder Rachelshof,
2. auf dem linken Weichselufer eine Linie von Pelplin über Falkenau nach Mewe mit drei Anschlussstrecken für die Verbindung der Ortschaften Raikau, Gremblin und Pommey einerseits, mit Pelplin anderseits.

Im Kreise Thorn werden folgende Kleinbahnprojecte discutirt:

1. Von Thorn über Waldau (Gremboczyn) nach Leiblisch, 11 km lang;
2. von der Zuckerfabrik Kulmsee über Warzewitz-Bruchnowko nach Kowross, von hier südlich nach Rosenberg und Sängerau einerseits, nördlich nach Biskupitz-Lubianken anderseits. Gesammtlänge der drei Theilstrecken 22 km.

Recht umfangreiche Pläne über Kleinbahnbauten liegen im Kreise Schwetz vor, wo sich augenscheinlich Einflüsse des durch den Nachbarkreis Bromberg gegebenen Beispiels geltend machen. Nach der Auskunft des Landrathes werden im Kreise Schwetz folgende Projecte ernstlich discutirt und von den Interessenten dringlich in Vorschlag gebracht:

1. Eine Bahn von der Kreisgrenze bei Karolewo (Koselitz) über Niewiczyn nach Bahnhof Prust im Anschlusse an die vom Bromberger Kreise projectirte Kleinbahn Fordon—Gondes—Karolewo; Länge der Gesammtstrecke Fordon—Prust 23 km, Länge der Strecke im Kreise Schwetz 6 km;
2. eine Bahn von der Kreisgrenze bei Wudczyn (Briesen) bis zum Bahnhofe Prust im Anschluss an die vom Bromberger Kreise beschlossene Fortsetzung der bereits in Bau genommenen Kleinbahn Bromberg—Krone, also behufs Herstellung einer Verbindung von Krone nach Prust;
3. eine Bahn von der Zuckerfabrik Schwetz über Gr.-Zappel—Gellen—Taschau nach einem Punkte der Graudenz—Laskowitzer Bahn zwischen den Haltestellen Gellen und Dubellno, 13 km lang;

4. an Stelle der projectirten, von der Provinz bereits prämiirten Chaussee Gruczno—Fliederhof—Glukowko eine Kleinbahn, welche dann unter Benützung der Provinzial-Chaussee Kulm—Terespol bis zum Bahnhof Schönau weitergeführt werden soll; Länge 12 km.

Belgien. (Société nationale des chemins de fer vicinaux.) Der jüngst erschienene Verwaltungsbericht dieser Gesellschaft pro 1893, welcher auch Vergleiche mit den früheren Jahren aufstellt, constatirt eine Zunahme der Frequenz und Prosperität. — Der Bericht gestattet auch einen interessanten Einblick in das belgische Kleinbahnwesen und ist auch mit einer Karte des belgischen Kleinbahnnetzes versehen. Wir entnehmen dem Berichte folgende hauptsächliche Angaben: Am 31. December 1893 hatte die Ausdehnung der concessionirten 62 Linien die Länge von 1237·7 km erreicht, zu denen die am 19. Februar 1894 concessionirte Zweiglinie Namur—Wépion mit 6·8 km tritt, so dass gegenwärtig die Länge 1244·5 km beträgt. Davon sind 58 Linien mit einer Ausdehnung von 1170·1 km in Betrieb, die 4 anderen mit einer Länge von 74·4 km in Ausführung. Projectirt sind noch 83 neue Linien mit einer Ausdehnung von 1444·1 km, so dass nach Fertigstellung auch dieser in Aussicht genommenen Strecken das Kleinbahnnetz der Gesellschaft 2688·6 km umfassen wird. Für die 62 in Betrieb befindlichen Linien ist ein Capital von 58,744.000 Frcs. aufgebracht worden, an welchem der Staat mit 15,896 000 Frcs. (27 pCt.), die Provinzial-Verwaltungen mit 16,452.000 Frcs. (28 pCt.), die Communen mit 24,004.000 Frcs. (40·9 pCt.) und Private mit 2,392.000 Frcs. (4·1 pCt.) betheiligt sind. — Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Linien schwanken zwischen 30.562 Frcs. und 139.535 Frcs. per Kilometer. — Die niedrigste Ziffer weist die Strecke Bourg—Léopold—Brée—Maeseyck, die höchste die Strecke Dolhain—Goé (Béthune) auf. Die Betriebseinnahmen betrugen auf den vorhandenen Linien für Passagiere 3,578.054, für Gepäck 12.286, für Waaren und Thierverladungen 2,051.926, für Ladungen anderer Art 42.089, zusammen 4,684.355 Frcs. Gegen das Vorjahr ist eine Erhöhung von circa 400.000 Frcs. zu constatiren. Auf Tag und Kilometer berechnet ergibt dies 12·27 Frcs., auf Zug und Kilometer 0·91 Francs, auf das Betriebskilometer 4480·18 Frcs. Die Betriebsausgaben betrugen 3,340.374 Frcs., auf Tag und Kilometer berechnet 8·75, auf Zug und Kilometer 0·65, auf das Betriebskilometer 3194·91 Frcs. — Die Dividende, die sich aus dem Rechnungsjahre 1893 ergibt, beziffert sich auf 2·80 pCt. Sie bewegt sich in steigender Richtung; im Jahre 1890 belief sie sich auf 2·65, 1891 auf 2·75, 1892 auf 2·76 pCt. Die Gesellschaft besitzt an Material 245 Locomotiven und 2237 Passagier- und Güterwagen, welche einen Werth von zusammen rund 11 Millionen Francs repräsentiren. [„Die Strassenbahn."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Aglaia" aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1166 Tonnen Gehalt ist am 18. März von Calcutta abgefahren und am 21. April mit 13 Passagieren und 774 Gewichtstonnen Ladung in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 6243 kg Indigo, 9388 kg Gummilack, 481.925 kg Baumwolle (hievon 296.000 kg für Venedig), 770 kg Thee, 93.177 kg Häute (hievon 5176 kg für Ancona, 24.056 kg für Venedig), 89.878 kg Jute (für Fiume); aus Colombo 7000 kg Zimmt (für Venedig), 16.139 kg Kaffee (hievon 7613 kg für New-York); aus Aden 3807 kg Perlmutter, 710 kg Weihrauch, 609 kg Häute, 818 kg Wachs, 7105 kg Kaffee, 10.200 kg Weihrauch; aus Suez 39.420 kg Gummi; aus Port-Said 6544 kg Häute (für Piräus). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 560.311 fl. ö. W.

Fiumaner Hafenverkehr. (Massenimport von südamerikanischen Düngerstoffen.) Im Fiumaner Hafen ist der amerikanische Dampfer „Guy Colin" mit 30.000 q Rohphosphat aus Tampa in Südamerika angelangt und gelöscht worden. Gleichfalls für Budapest ist das von der Liebig Compagnie in Fray Bentos mit 11.000 q argentinischer Knochenasche beladene Schiff „Elisa" nach fünfmonatlicher Fahrt in Fiume eingelaufen.

Schwimmendes Dock in Fiume. (Beginn der Arbeitsthätigkeit.) Das im Fiumaner Hafen vor Kurzem von Stapel gelassene schwimmende Reparatur-Dock der Schiffbau-Firma Howaldt in Kiel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51 ex 1894) hat seine Arbeitsthätigkeit bereits am 6. Mai l. J. durch Hebung des leck gewordenen Dampfers „Croatia" der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrt-Gesellschaft aufgenommen. Die Arbeit erfolgte bei präcisem Functioniren aller Maschinen und Apparate, ohne jedwelchen Anstand und sehr rasch.

Donauschiffahrt in Ungarn. (Einstellung der Fahrten der königl. serbischen Staatsschiffahrts-Unternehmung.) Die Direction der kgl. serbischen Staatsschiffahrts-Unternehmung hat mit 15. Mai die Fahrten mit Getreidesendungen serbischer Provenienz nach Budapest eingestellt und wird diese erst wieder mit Beginn der Herbst-Getreidecampagne aufnehmen. An Stelle dieser Fahrt wird täglich ein Dampfer zwischen Belgrad und Gradiste (oberhalb Orsova) in Verkehr gesetzt werden.

Propellerverkehr über die Donau bei Mohács. (Eröffnung des Betriebes.) Am 12. Mai wurde zwischen den Comitaten Baranya und Bács-Bodrog im Anschlusse an die Eisenbahnlinie Zákány—Barcs—Pécs (Fünfkirchen)—Villány—Mohács von Mohács aus ein constanter Propellerverkehr mit den linksuferseitigen Gebieten eröffnet. Der bisher durch Plätten und Kähne vermittelte Ueberfuhrsverkehr, welcher bisher von ca. 300 an dem Ueberfuhrsdienste betheiligten Landleuten unternommen wurde, ist, da diese Art der Beförderung sich als lebensgefährlich erwies, mit dem Tage der Eröffnung der Propellerfahrten behördlich eingestellt worden und fernerhin nur für grössere, unter strompolizeilicher Controle stehende Schiffe gestattet. Die Propellerfahrten haben in beiden Richtungen, ohne Unterschied der Tageszeit, Anschluss an die Züge der Eisenbahn einzuhalten.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 18. Mai bei der Firma:

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft"

Béla Graf Festetics und Dr. Heinrich Jaques als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Elek Baron Nopcsa, Mitglied des ungarischen Abgeordnetenhauses, wohnhaft in Szacsal, und Dr. Leonhard Schweigert, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als cooptirte Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen, weiters wurde eingetragen, dass das Verwaltungsrathsmitglied Theodor Graf Széchényi zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXVII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 26. Mai herausgegebene LXVII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 577: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Mai 1894, Z. 68.473, betreffend das Verbot der Einund Durchfuhr von Schweinen aus dem kgl. preuss. Regierungsbezirke Liegnitz nach, bezw. durch Böhmen.

— (Inhalt des LXVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 31. Mai herausgegebene LXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 578: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Mai 1894, Z. 9157, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungshezirke Oppeln nach, hezw. durch Schlesien.

Wien — Pottendorf — Wiener-Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 15. März wurde die 19. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wien — Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschefs Rudolf Freiherrn von Lilienau, abgehalten. Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass aus dem Eingange des mit der Südbahn-Gesellschaft vereinbarten Pachtschillings sowohl die Zinsen und die Amortisations-Quote der gesellschaftlichen Prioritätsschuld getilgt als auch die in Gemässheit des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung wie bisher mit 5 Percent bestimmte Dividende auf die Actien geleistet wurde. Der Rechnungsabschluss weist in Folge der Kosten für die in dem letzten Jahre nothwendig gewesene Erneuerung der Couponsbogen der Prioritäten einen Ueberschuss von nur 49 fl. aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Nach Genehmigung der Jahresrechnung und Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath sprach die Versammlung ihr Einverständniss damit aus, dass der nächste Juli- und Jänner-Coupon mit 5 Percent aus dem Pachtschilling bestritten werde.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. April wurde die 21. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abgehalten. In derselben berichtete der Vorsitzende, Regierungsrath Morawitz, anschliessend an den Geschäftsbericht über die mit der Wiener Tramway-Gesellschaft gepflogenen, bisher zu keinem Abschlusse gelangten Verhandlungen in Angelegenheit der Einführung eines Correspondenzverkehres und des Abschlusses eines Péage-Verhältnisses. Die hierauf erfolgte Abstimmung über den Geschäftsbericht und den Bericht des Revisions-Ausschusses ergab die einstimmige Annahme derselben. Laut Gewinn- und Verlustconto beträgt der Reingewinn des Jahres 1893 unter Zuziehung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1892 124.008 fl. Hievon wurden im Sinne der Statuten 80.010 fl. zur Einlösung des am 1. Jänner d. J. fälligen Coupons der im Umlaufe befindlichen 16.002 Stück Prioritätsactien mit je 5 fl. verwendet, so dass noch ein Betrag von 43.998 fl. zur Verfügung der Generalversammlung verblieb. Diese beschloss im Sinne der Anträge des Verwaltungsrathes, auf die im Umlaufe befindlichen 24.600 Stammactien eine Dividende von 1 fl. zu vertheilen und den Rest per 19.398 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 19. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Hofrath Rudolf Ritter von Grimburg, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerial-Vice-Secretär Michael Freiherr von Kast, die 8. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche zusammen 1250 Actien mit 50 Stimmen repräsentirten. Der pro 1893 zur Vorlage gelangte Geschäftsbericht constatirt die stetig fortschreitende Prosperität des gesellschaftlichen Unternehmens. Die Gesammteinnahmen haben sich gegen das Vorjahr um 24.235 fl. erhöht und betrugen 204.109 fl., die Ausgaben beziffern sich auf 41.526, gegen 39.150 fl. im Vorjahre, so dass zuzüglich des Gewinnvortrages per 18.900 fl. ein Ueberschuss von 181.483 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stand. Der Verwaltungsrath stellte den Antrag, hievon in den Reservefond 8129 fl. und in den Erneuerungsfond 2322 fl. zu hinterlegen, an die Actionäre ausser den fünfpercentigen Capitalszinsen per 44.750 fl. für 4475 Actien à 200 fl. noch eine Superdividende von 21 fl. per Actie und Genussschein mit zusammen 94.500 fl. auszuhezahlen und den nach Abzug der Actien-Amortisations-Quote und der Verwaltungsraths-Tantième erübrigenden Rest per 19.963 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde nach vorgängiger Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Discussion einstimmig angenommen. Die zum Ausscheiden bestimmten Mitglieder Heinrich Freiherr von Pereira-Arnstein und Regierungsrath Karl Rimböck, wurden in den Verwaltungsrath wiedergewählt; ebenso wurde auch der bisherige Aufsichtsrath, bestehend aus den Herren Dagobert Frey, Anton Pelleter, Guido Schmidt, Leopold Spitzer und Heinrich Weiss wiedergewählt. Mit Votirung des Dankes an den Verwaltungsrath schloss die Geueralversammlung.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 21. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Peter Freiherrn v. Pirquet, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Theodor Edlen von Hankenberg, die 6. ordentliche Generalversammlung der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen abgehalten. Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass in den Verhältnissen der Gesellschaft eine wesentliche Besserung eingetreten ist, und dass das Unternehmen im abgelaufenen Jahre die höchste Einnahme seit dessen Bestehen zu verzeichnen hatte. Der Frachtenverkehr ergab im Jahre 1893 eine Brnttoeinnahme von 58.542 fl. 55 kr. (gegen 32.609 fl. 59 kr. im Jahre 1892), der Personenverkehr eine solche von 42.038 fl. (gegen 39.186 fl. 73 kr. im Jahre 1892). Die gesammte Betriebs-Bruttoeinnahme der Localbahn Wien—Wiener Neudorf für das Betriebsjahr 1893 beziffert sich sonach auf 100.600 fl. 55 kr. (gegen 71.866 fl. 82 kr. im Jahre 1892) und ergibt eine Mehreinnahme von 28.733 fl. 73 kr. Die Bilanz ergibt nach Abrechnung der Zinsen für die im Jahre 1893 der Bauunternehmung zugewiesenen 52.700 fl. 4percentiger Prioritäts-Obligationen einen Ueberschuss von 6787 fl. 19 kr. gegen 17.459 fl. 19 kr. Verlust im Jahre 1892. Die Versammlung genehmigte die Bilanz pro 1893 und ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einstimmig das Absolutorium. Desgleichen acceptirte dieselbe den Antrag des Verwaltungsrathes in betreff der Verwendung des ausgewiesenen Reinerträgnisses, wornach zwei Procent desselhen, d. i. 136 fl. in den Reservefond hinterlegt, 6000 fl. als Dividende von 1 fl. 50 kr. per Actie auszuhezahlt und 651 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Nach sohin erfolgter Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder: Oberbaurath Franz Atzinger und Central-Inspector i. P. Max Luschka Edler von Sellheim in den Verwaltungsrath wurde die Generalversammlung geschlossen.

In der unmittelhar darauf folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Peter Freiherr von Pirquet zum Präsidenten und Franz Atzinger zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes wieder gewählt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Emanuel A. Ziffer, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Johann Kapf, die 37. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1893 wurde zur Kenntniss genommen und dem Antrage des Revisions-Ausschusses gemäss der Rechnungsabschluss genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Das Reinerträgniss der Gesellschaft aus dem Jahre 1893 beträgt 2,383.785 fl., so dass nach Abzug der fünfprocentigen Zinsen des Actiencapitals und der Amortisationsquote mit 1,349.166 fl. ein verfügbarer Ueberschuss von 1,034.618 fl. verblieb. Der Verwaltungsrath stellte den Antrag, hievon einen Betrag von 540.000 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 4 fl. per Actie, beziehnngsweise Genussschein zu verwenden und den nach Abzng von 61.437 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath und von 5000 fl. als Ehrengeschenk für die Witwe des verstorbenen Mitgliedes des Verwaltungsrathes, Octav Ritter von Pietruski, erührigenden Betrag von 428.181 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden einstimmig ohne Debatte angenommen. Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder: Valerius Ritter und Sergius Fürst Radziwill in den Verwaltungsrath schloss die Versammlung.

In der unmittelbar darauf ahgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden die Herren Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes, ferner die Herren Emanuel A. Ziffer, Valerius Ritter und Sergius Fürst Radziwill zu Mitgliedern des Executivcomité wieder gewählt.

Salzbnrger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde die VI. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren neun Actionäre anwesend, welche zusammen 197 Stimmen mit einem Actiencapital von 197.600 fl. vertraten. Nachdem der Vorsitzende, Director Ströhler, die ordnungsgemässe Einberufung und die Beschlussfähigkeit der Generalversammlnng constatirt hatte, wurde zur Tagesordnung übergegangen. Vorerst wurde der Geschäftshericht pro 1893 zur Kenntniss genommen, der Rechnungsabschluss genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Hierauf beschloss die Versammlung über Antrag des Verwaltungsrathes von dem 60.357 fl. 93 kr. betragenden Reingewinne 49.880 fl. = 5 pCt. auf die im Umlaufe befindlichen 4988 Actien zu vertheilen, 300 fl. den Mitgliedern des Verwaltungsrathes als Tantièmen zu überweisen, 10.000 fl. gleich 1 pCt. als Superdividende an die Actionäre und Inhaber von Genussscheinen zu vertheilen und den Rest per 177 fl. 93 kr. auf neue Rechnung zu übertragen. Sohin wurden die ausscheidenden Verwaltungsräthe Kuh, Landau und Werner auf drei Jahre wiedergewählt und die Cooptation des Baron Verschuer an Stelle des ausgetretenen Mitgliedes Zeller genehmigt. In den Revisionsausschuss wurden Herrain und Eberle als Mitglieder und Bergmann als Ersatzmann, in den Executivausschuss Werner und Baron Verschuer gewählt. Des Ferneren wurde die Aufnahme einer vom Finanzconsortium zu bestellenden schwebenden Schuld für die Bestreitung der Erweiterungshauten und die Erwerbung der Linien St. Leonhard—Berchtesgaden und Salzburg—Lambrechtshausen beschlossen und die Versammlung nach schliesslicher Genehmigung der Fahrordnung sowie des Betriebsetat geschlossen. In der auf die Generalversammlung folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Eugen Landau zum Präsidenten und Director Ströhler zum Vicepräsidenten der Gesellschaft gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

VII. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Monfalcone-Cervignano, bezw. der Linie Grosslupp-Strascha der Unterkrainer Bahnen gelangt zu den obengenannten Tarifen ein VII. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäck-Transport, sowie die Kilometerzeiger der genannten Localbahnen.

Der Preis dieses Nachtrages beträgt 10 kr.

Wien, am 28. Mai 1894. [436]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Nachtrag I zum Tarife (Theil II) der Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Zu den ab 1. Jänner 1893 giltigen Gebührentarifen (Theil II) der k. k. pr. Ostrau-Friedlander Eisenbahn gelangt Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Stations-Tarife für Personen, Reisegepäck und Hunde;
II. Ergänzung des Verzeichnisses der Arbeiter-Tour- und Retourkarten;
III. Ergänzung des Verzeichnisses derjenigen Artikel, für welche im Localverkehre der k. k. pr. Ostrau-Friedlander Eisenbahn besondere Ausnahmetarife bestehen;
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes III und
V. Aufnahme eines neuen Ausnahmetarifes für gebrauchte Emballagen.

Exemplare dieses Nachtrages, welcher bezüglich der Positionen I und II vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Pržno und bezüglich der Positionen III—V vom 15. Juni 1894 giltig ist, können zum Preise von 5 kr. österr. Währung pro Stück bei den Directionen der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 29. Mai 1894. [437]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Poprádthaler Localbahnen.)

Ausgabe des Nachtrages IV zum Localgütertarife der Poprádthaler Localbahnen.

Die bisher blos für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnete Station Busócz der Szepesbéla-Podoliner Localbahn wird im Anfange des Monates Juni 1894 für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Der Eröffnungstag wird separat verlautbart werden.

Zu dem ab 1. März 1890 gltigen Localgütertarife der Poprádthaler Localbahnen tritt in Folge dessen am Eröffnungstage der Nachtrag IV in Kraft, welcher die Tariftabellen für die Station Busócz und ausserdem die Erweiterung der Ausnahmetarife enthält.

Exemplare des Nachtrages IV sind bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 28. Mai 1894. [438]

Sonstige Nachrichten.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft Nr. 3, des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes. (Zuschläge zu den Tarifen bei Ueberschreitung des Lademasses B.) Die über die Wege Schnelldorf oder Nördlingen oder Neuulm und weiter via Mühlacker—Pforzheim—Maxau—Scheidt, beziehungsweise via Bretten—Germersheim—Scheidt giltigen directen Frachtsätze werden mit sofortiger Wirksamkeit auf solche Sendungen, welche in grösseren, das für die Strecke Hassel—St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen vorgeschriebene frühere Lademass B überschreitenden Wagen verladen sind und den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können, unter Zurechnung eines Taxzuschlages bis auf Weiteres über die Wege Mühlacker—Pforzheim—Maxau—Bexbach—Neunkirchen—Saarbrücken, beziehungsweise Bretten—Germersheim—Bexbach—Neunkirchen—Saarbrücken und umgekehrt angewendet. Dieser Zuschlag wird in den Frachtbriefen als „Zuschlag für die Umleitung über Bexbach—Neunkirchen—Saarbrücken" bezeichnet, unterhalb der Fracht eingetragen und beträgt:

Kilometer	Frachtzuschläge für 100 kg in Mark						
	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahme-Tarif 1 für Holz
	A_1	B	A_2	I	II	III	
10	0·07	0·06	0·05	0·05	0·04	0·03	0·03

Für die übrigen Ausnahmetarife ist der Zuschlag derjenigen Tarifclasse anzuwenden, welcher der bezügliche Artikel nach der Güterclassification angehört.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen, vom 1. Jänner 1893. (Aufhebung des Localbahnzuschlages.) Für gebrannte Steine des Specialtarifes III in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, bezw. für das Ladegewicht des gestellten Wagens kommt mit sofortiger Giltigkeit auf der Bahnlinie Neumarkt i. O.—Freystadt der Localbahnzuschlag von 0 06 Mark für 100 kg in Wegfall.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.), vom 1. September 1891. (Ausnahme-Frachtsätze für Hohlglaswaaren von Eger.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten für die Beförderung von „Hohlglaswaaren aller Art, auch in Verbindung mit unedlen Metallen, oder in Geflechten, unverpackt, oder nur lose in Stroh, Heu u. s. w. verpackt, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern, oder in Lattenkisten, bei denen die Bretter oder Latten mindestens handbreit von einander abstehen", bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von Eger nach	für 100 kg Centimes
Luzern	314
Winterthur	251
Zürich	270

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1082	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Soda, Aetznatron	Petrowitz	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagon	und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 103·1 b) 79·8	kr. 91·5 69·5	kr. 11·6 10·3	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				a) 104·1 b) 80·6	92·5 70·5	11·6 10·1			
					Floridsdorf-Donaufeld				a) 101·5 b) 78·6	91·5 69·5	10·0 9·1			
				Hrnschan	Wien Nordbahnhof				a) 96·4 b) 74·8	85·0 64·5	11·4 10·3			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				a) 97·4 b) 75·5	86·0 65·5	11·4 10·0			
					Floridsdorf-Donaufeld				a) 94·8 b) 73·6	85·0 64·5	9·8 9·1			
				Petrowitz	Wien Nordbahnhof	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagon			103·1	91·5	11·6			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				104·1	92·5	11·6			
				Hrnschan	Wien Nordbahnhof				96·4	85·0	11·4			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				97·4	86·0	11·4			
1083	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg pro Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Czernowitz	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse, mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursachen der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1893	1809 kr.	762 kr.	1047 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich die im Verordnungs-Blatte Nr. 38 ex 1894, snb Post 730, für die gleiche Relation publicirte Frachtbegünstigung aufgehoben

Fortlaufende Nr.	1084	1085	1086	1087
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der			Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Brennholz	Braunkohle	Kupfer	Oelkuchen und Oelkuchenmehl
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Kalwarya transito (für Sendungen von Maków Jordanów)	Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kottowitz Bilin k.k.St.B.	Budapest S.B. Kelenföld loco Kelenföld transit Budapest- donap. t. p. u. fővárosi-közraktárak fővámház Józsefváros Lipótváros nyugoti p. u. Kőbánya alsó p. u. Kőbánya felső p. u.	Triest S.B. Budapest- dunaparti teher p. u. fővárosi-közraktárak Józsefváros nyugoti p. u. Lipótváros Kőbánya alsó p. u. Kőbánya felső p. u. Kőbánya-hizlalda Ó-Buda-Filatorigát
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Wadowice	Aussig für Zuckerraffinerie Fieber	Triest S.B.	Triest S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Auflieferung von 60000 Tonnen.*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg pro Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Bis Ende Mai 1895	Bis Juli 1895	Vom 15. Juni 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 25. Mai 1891	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 25. Mai 1891
Frachtsatz per 100 kg	10·7 kr.	kr. ö. W.: 8·8	149	98
		10·2	152	98
		10·5	149	98
		10·7	158	98
		8·8	158	98
		9·6	158	98
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	6·7 kr.	kr. ö. W.: 8·4	131	90
		9·4	134	90
		9·7	131	90
		9·9	143	90
		8·4	143	90
		9·2	143	90
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	4·0 kr.	kr. ö. W.: 0·4	18	8
		0·8	15	8
		0·8	15	8
		0·8	15	8
		0·1	15	8
		0·4	15	8
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclam. Firma ale Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätesteus zwei Monate nach Ablauf des Zugestäudnisses	Orig.-Frachtbriefe, auf den Namen der Zuckerraffinerie Fieber in Aussig als Empfängeriu lautend, entweder vierteljährig oder spätesteus 4 Wochen nach Ablauf dee Zugestäudnisses bei der A.T.E. einzubriugen		
Besondere Bemerkungen		*) Sendungen von den auderen Kohlenanfgabsetationen der A.T.E. werden in das Garantie-Qnantum mit eingerechnet	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 27 vom 8. März 1894, fortlanf. Nr. 576, publicirte Frachtermässigung mit Giltigkeit vom 14. Juni 1894 ausser Wirksamkeit gesetzt	

Kreuzer incl. ungar. Steuer

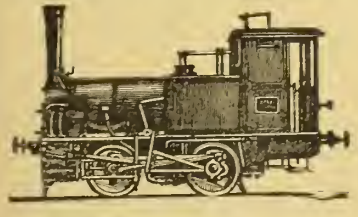
Fortlaufende Nr.	1088	1089	1090	1091	1092
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: von der Namen der und im	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Localbahn Cilli—Wöllan	Betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	Schlackenziegel, Ahhrnchziegel und Brnchsteine	Langholz, in Wagenladungen	Güter dee Specialtarifee III	Bruchstein der Poe. S 58 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Mauer- u. Dachziegel
für die Transportstrecke von	Fridanwerk	Wöllan	oder vice versa Zwickan in Sachsen	Olmütz (St.E.G.)	
für die Transportstrecke nach	Vordernberg transit	Cilli	oder vice versa Annathal-Rothan	Stefanau	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Fracbtbrief. Das Anfladen der Sendungen haben die Parteien innerhalb der tarifmäseigen Frist dnrch eigene Leute besorgen zu laesen	Das Anf- und Abladen hat die Partei anf eigene Kosten zu heorgen	Bei Aufgahe von, resp. Frachtzahlung für mindeetens 10000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachthrief	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Anfrecbthaltung der für die Classe C, hezw. Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbeetimmungen	**1500 Tonnen.** Anfgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für Kohle hestehenden Tarifheetimmungen
und gilt in der Zeit	Bie anf Widerrnf, längstene aber hie Ende December 1894	Bis anf Widerruf, längstene aber bis Ende Decemher 1894	Vom 10. Jnni 1894 bie znr Durchführung im Tarifwege, länget. aber bie Ende Decemher 1894	Bie auf Widerrnf, längstens aber bie Ende December 1894	Vom 1. Jnli 1894 hie Ende Jnni 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Leoben-Vordernherger Bahn	Tarif der Localbahn Cilli—Wöllan	Sächsiech-Oesterr. Eieenhahn-Verband, Theil II, Heft 3 vom 1. Jnni 1892	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz per 100 kg	Besteht keiner	Variabel	Beeteht kein directer Satz	5·2 kr. / 6·1 kr.	14·1 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	4 kr. excl. Ladegehühr	Pro Waggon fl. 13 für jeden beladenen Wagen u. fl. 3 für jeden nnr ale Schntzwagen eingeschobenen Wagen	35 Pfennig	4·8 kr. / 4·8 kr.	12·6 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Variabel		0·4 kr. / 1·3 kr.	1·5 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirngswege	Im Kartirngswege	Im Kartirngswege	Im Kartirngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					Anf den Namen des Reclamanten ale Empfänger lautende Original-Frachthriefe, längstene hie Ende September 1895 vorzulegen
Besondere Bemerkungen	Die Verladnng der Transporte in der Haltestelle Fridanwerk kann nnr unter epecielleu Bedingungen erfolgen			Dae Anf- nnd Ahladen haben die Vereender, bezw. Empfänger dnrch eigene Arbeiter nnd auf eigene Koeten zu besorgen	

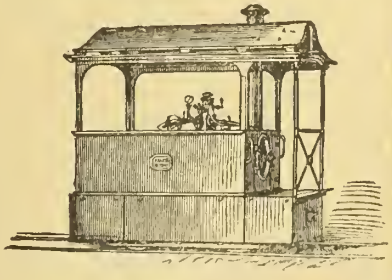
Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1093	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Kralup (St.E.G.)	Libšic Bubenč Bubna Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 5·6 9·2 10·0 10·5	kr. 4·8 7·5 8·0 8·0	kr. 0·8 1·7 2·0 2·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1094	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eiserne Dampfboote	M y s l o w i t z	S u c z a w a	Die Sendungen müssen in Danzig zur Aufgabe gebracht werden und nach Galatz bestimmt sein. Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung. Bei Verwendung von mehr als zwei Wagen gelangen für jeden weiteren Wagen, der zur Beförderung nöthig ist, oder auch nur als Schutzwagen dient, rücksichtlich der Strecke Myslowitz—Suczawa eine Gebühr von 61 fl. 28 kr. pro Wagen zur Einhebung	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f		195·5 kr.		Im Kartirungswege		

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

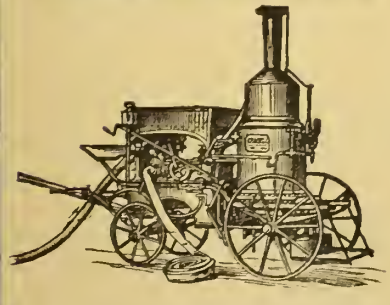
für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft.

LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

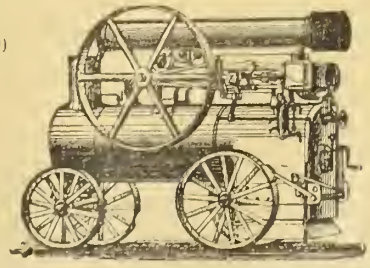


(400)

Dampf - Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, und zwar:

2 Stück Räderdrehbänke (eventuell mit Schablonen-Supporte),
13 „ diverse Drehbänke,
7 „ „ Bohrmaschinen,
4 „ „ Eisen-Hobelmaschinen,
3 „ Shapingmaschinen,
1 „ Schrauhenschneidmaschine,
1 „ Universal-Fräsmaschine,
1 „ Präcisions-Schleifmaschine,
1 „ hydraulische Räderpresse,
2 „ Kurbelzapfen-Regulirapparate,
1 „ Werkzeug-Schleifmaschine,
1 „ Dampfhammer,
1 „ Frictionshammer,
1 „ Federprohirvorrichtung,
1 „ Richtplatte,
1 „ Farbenreibmaschine,
1 „ Spiralhohrer-Schleifmaschine,
3 „ Schleifsteine,
1 „ Rundmaschine,
1 „ Kreisscheere,
1 „ Wulstmaschine,
1 „ Ahkante-Falzmaschine,
1 „ Ahbügemaschine,
1 „ Holzhobelmaschine,
} für Spängler,
7 Garnituren Locomotiv-Hebehöcke,
2 „ Wagen-Hebehöcke,
1 Laufkrahn mit 45.000 kg Tragfähigkeit,
1 Differential-Flaschenzug mit 500 kg Tragfähigkeit,
1 Dampfmaschine mit 15 effect. Pferdestärken,
1 Dampfkessel mit 30 m² Heizfläche, 13 Atmosphären,
1 elekrische Kraftübertragung für 15 effect. Pferdestärken.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätten-Einrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, sowie der genauen Beschreibungen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgehäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen, oder gegen Erlag eines Betrages von 3 fl. ö. W. (bei der Hauptcassa der k. k. General-Direction) zu hehehen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen“ **bis zum 25. Juni 1894, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselhen Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Ahtheilung 3 statt und steht es dem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arheiter - Schutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu henennenden Station der k. k. österreichischen Staatshahnen, von welcher der Transport his zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. österreichischen Staatshahnen erfolgen kann.
2. Die Gewichte der offerirten Lieferungs-Gegenstände.
3. Die Liefertermine.
4. Die Garantiezeit.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätten-Einrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungs - Gegenstände ein Anhot zu stellen, in jedem Falle sind aher die Liefertermine für jeden Lieferungs-Gegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Beschreihungen der Lieferungs-Gegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten, allgemeinen Lieferbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte heigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertheilagen sind pro Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogeu Kanzleipapier 21/34 sind mit je Ein Gulden-Stempelmarken zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. August 1894 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die vom Fabrikanten, welche die Lieferungs-Gegenstände selhst erzeugen, beziehungsweise durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gehracht werden.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung ahzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenanspruch die Bestellung als ungiltig zu hetrachten, sobald der von der k. k. Regierung im österr. Abgeordnetenhause eingebrachte Staatsvoranschlag pro 1894, hezw. die in demselben für die Beschaffung von Werkstätten-Einrichtungen präliminirten Beträge die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten sollten.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Erstehen der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 Percent des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferhedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ahlaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverhindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu herücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Mai 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete Wasserstations-Einrichtungen etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen, complete Einrichtungen** für Branereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde's System, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liqueur-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzain, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen. Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (396)

Patronen und Geschosse.

Maschinenbau-Aktiengesellschaft

vormals

Breitfeld, Daněk & Co.

Prag-Carolinenthal und Aussig a/Elbe

liefert

Maschinen und Apparate für Eisenbahn-Bedarf:

Centrale Signal- und Weichenstellungen,

Wasserstations-Einrichtungen,

Krahne mit hydraul., Dampf-, Hand- u. elektr. Betrieb,

Aufzüge und Waggonhubwerke, hydraulische,

Drehscheiben,

Schiebebühnen mit Hand-, mechanischem oder elektrischem Antrieb.

Nietanlagen, hydraulische, für Kessel- und Trägernietung etc.,

Dampf-Scheeren u. **Dampf-Schmiedepressen** etc. mit hydraulischer Uebersetzung. Patent Breuer-Schumacher in Kalk,

Dampfkessel, hydraulisch genietet,

Dampfmaschinen jeder Grösse und Construction,

Beleuchtungswagen, elektrische, für Bahnarbeiten bei Nacht.

Vertreter: Herr Hugo Faber, Ingenieur,

Wien, IX/3, Garnisongasse Nr. 10.

Telephon. (399)

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegründet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenanfgänge. Wandverkleidungen überhanpt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

PRAG II., Ferdinandsstr. 4.

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

WIEN I., Lobkowitzplatz 1.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche Kachelöfen.
Stelnzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschlänche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

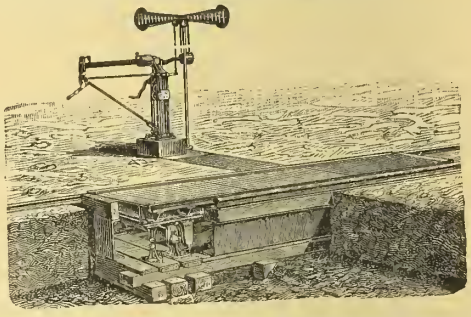
Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Farbiges
Carbolineum Krause
zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf
Stets **reichhaltiges Lager** von
Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;
halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)
für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.
Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.
Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.
Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.
NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.
(421)

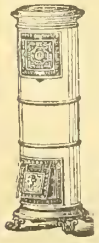
K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (411)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Stahlschreibfedern eigener Erzeugung.
Federhalter jeder Art.
Carl Kuhn & Co.
Gegründet 1843
WIEN.
(403)
Nürnberger-Waaren.
In allen Schreibrequisiten-Handlungen zu haben.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères“
Central-Heizungen aller Systeme.

Man verlange stets ausdrücklich: **LIEBIG** Company's
Fleisch-Extract
Dient zur augenblicklichen Herstellung von Fleischbrühe und zur Verbesserung von Suppen, Gemüsen, Saucen und Fleischspeisen jeder Art.
Vortreffliches Stärkungsmittel für Kranke und Genesende.
Als Bürgschaft für die **Echtheit** und Güte achte man besonders auf den Namenszug des **Erfinders** J. Liebig in **blauer Schrift.**
(394)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. Wien, 5. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 20. April 1894 *) für die Localbahn von der Station Auspitz der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Commercialrath und mährisch-schlesische Landesadvocat Dr. Carl Freiherr von Offermann und der Guts- und Fabriksbesitzer Victor Ritter von Bauer die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Station Auspitz der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Auspitz der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

*) Enthalten in dem am 26. Mai 1894 ausgegebenen XXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 91.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritäts-Actien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritäts-Actien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritäts-Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits- und Finanzwache etc.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Die Concessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird das Reinerträgniss der Unternehmung für das günstigste der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen drei Jahre ermittelt.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des dritten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte Reinertrag des günstigsten Jahres nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer das Erträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen

Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital, in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten werden die Concessionäre enthoben.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zwanzigsten Tage des Monates April, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die circa 6·8 km lange Bahn verlässt die Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am östlichen Ende, umfährt den Kreuzberg und endet im Südosten der Stadt Auspitz.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Auspitz, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes in der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trace noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 11 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 150 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleise-Entfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m betragen.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·7 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 Meter über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Bei der Ausführung der Bahnlinie ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie das im § 2 der Verordung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses nach der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. Mai 1882, Z. 14.581, genehmigten Type auszuführen.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf nicht über 72 cm betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 23 kg betragen.

Die Schwellen, welche aus hartem Holze herzustellen sind, müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel mindestens entsprechend den vorstehend angeführten Oberbau-Normalien zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseaxe mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbau-Anlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften, herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, jedoch sind für das ambulante Streckenpersonal die erforderlichen Unterkunftshäuser herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von circa 200 m von derselben Warnungsäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 11 Percent der Bahnlänge betragen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen, beziehungsweise auszuführen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, wenn der Betrieb nicht selbst geführt wird, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen- oder Telephon-Sprechleitung, in welche die Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn ist ein Distanzsignal auszuführen.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen: zwei Locomotiven mit je zwei gekuppelten Achsen. Dieselben erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen.

Zwei Personenwagen; ein Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).

Die Personen- und Dienstwagen sind beheizbar einzurichten und mit durchgehenden Bremsen zu versehen.

Sämmtliche Wagen sind überdies mit Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, zu versehen und mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministerium, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministerium auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionrten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu entwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 7. Mai 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Betriebseröffnung auf der Linie Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha der Unterkrainer Bahnen.

Am 1. Juni 1894 wurde die Theilstrecke Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha der Unterkrainer Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt am südlichen Ende der Station Grosslupp der bereits eröffneten Theilstrecke Laibach—Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Schalna (Haltestelle), Weixelburg, Sittich, St. Veit bei Sittich (Haltestelle), Rodokendorf, Grosslack, Treffen, Hönigstein, Rudolfswerth nach Strascha.

Hiebei wurden obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt und wurde diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach unterstellt.

Wien, 2. Juni 1894.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Podgorze—Lemberg: Erweiterung der Station Chyrów: Politische Begehung nnd Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehnng und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Erweiterung der Station Chyrów für den 8. Juni anberaumt nnd wnrde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznánski betraut. [G.-I.-Z. 9414.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Errichtung eines Nivean-Ueberganges: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutschbrod hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Deutschbrod-Hnmpoletz für die über Verlangen der Ehelente Franz und Theresia Bnrian beabsichtigte Errichtung eines Niveau-Ueberganges in km 1·5/6 der Strecke Deutschbrod—Humpoletz für den 5. Juni anberanmt. [G.-I.-Z. 9731.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Genehmigung von Hochbauplänen.) Die Hochbaupläne für die genannte Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [17. Mai, Z. 26.038.]

Mühlkreisbahn. (Instruction für Spurerweiterungen und Ueberhöhungen.) Die Instruction für die Spnrerweiterung und für die Ueberhöhnng des äusseren Schienenstranges in Bögen wurde genehmigt. [29. April, Z. 22.829.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer telephonischen Verbindnng in der Station Bruck a/M.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Graz zwischen der Platzinspection der Station Bruck a/M. und der dortigen Signalhütte Nr. 259 eine telephonische Verbindung herstellen lassen. Die Activirung dieser Telephonlinie wird gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der in der genannten Station in Ausführung begriffenen Weichen- und Signalsicherungsanlage stattfinden. [G.-I.-Z. 9592.]

Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenč. (Betriebsordnung.) Der Betriebsordnung obiger Localbahn entnehmen wir folgende Bestimmungen: Der Verkehr findet vom 15. April bis 15. October von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Abends alljährlich, im Bedarfsfalle aber anch vom 15. October bis 15. April von 7 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends von der Restauration am Belvedere bis zum Lustschlosse in Bubenč statt. Die Haltestelle beim königlichen Thiergarten ist zugleich Kreuznngsplatz. Sollte sich jedoch die Nothwendigkeit ergeben, so wird bei der Kreuzung der Bahn mit der Aerarialstrasse bei der Restauration „Zur Stadt Prag“ eine weitere Haltestelle errichtet werden. In jeder Richtung verkehrt in Zwischenräumen von je 9 Minuten ein Zug. Zum Betriebe werden zwei Wagen derart in Thätigkeit gesetzt, dass der eine, nachdem er die Fahrt von der Anfangsstation bis zum Lustschlosse in einem Zeitraume von 8 Minuten beendet und dort eine Minute gehalten hat, den Rückweg zur Anfangsstation antritt, wogegen der zweite Wagen zu diesem Zeitpunkte von der Anfangsstation abfährt, so dass die Kreuzung in der Halte- und Kreuzungsstelle beim königlichen Thiergarten erfolgt. Für den Fall eines dichteren Verkehres wird einem jeden Maschinenwagen noch ein Beiwagen angehängt. Jeder Wagen wird durch einen Wagenführer nnd einen Conducteur begleitet. Der Wagenführer besorgt die Handhabung der secnndären Dynamomaschine,

die Regelung der Zugsgeschwindigkeit, die Bedienung der Bremse und die Ueberwachung der Bahn während der Fahrt nach vorwärts, wogegen dem Conducteur die Ueberwachung der Bahn nach rückwärts und des Ein- und Aussteigens der Fahrgäste, sowie die Revision der Fahrkarten obliegt. Die Fahrgeschwindigkeit darf auf der currenten Strecke 12 km per Stunde niemals übersteigen. [G.-I.-Z. 8652.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Szepesolaszi - Váralja — Szepes - Váralja. (Vorlage des Gesetzentwurfes im ungarischen Abgeordnetenhause.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 51 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes für eine von Szepesolazsi bis Szepes-Váralja zu erbauende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1893, Vorconcession Post 2). Das effective Baucapital dieser 9·5 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 zu erbauenden Localbahn ist mit rund 330.000 fl., d. i. 34.737 fl. per Kilometer, bemessen. Die Linie Szepesolaszi - Varálja — Szepes - Varálja, deren Concessionär Alexander Fest ist, wird als Flügelbahn der Linie Csácza—Kaschau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, deren Station Szepesolaszi-Váralja (zwischen Margitfalu und Igló) mit der Stadt Váralja (Szepes-Váralja) über Welbach verbinden. Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen die Concession zum Bau und Betrieb der genannten Linie, vorbehaltlich der Sanction durch die Legislative, dem Concessionswerber bereits ertheilt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1894) und ist selbe innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, dem öffentlichen Betriebe zu übergeben.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ministerialerlass in Angelegenheit der Einführung des elektrischen Betriebes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in einem an die Budapester Municipalbehörde gerichteten Erlasse diese aufgefordert, in Angelegenheit der projectirten Umgestaltung der Linien der derzeit mit Pferden betriebenen Budapester Strassenbahnen auf elektrischen Betrieb ohne Verzug die Verhandlungen mit der genannten Gesellschaft abzuschliessen, da die Regierung einen besonderen Werth darauf legt, dass der Umbau noch vor Beginn der Millenniums-Ausstellung durchgeführt werde, der Vollzug der von der Gesellschaft bereits angesuchten politisch-administrativen Begehung vor Abschluss der Verträge aber unzulässig ist.

Eisenbahnprojecte im Bereiche der Comitate Bars und Nyitra (Neutra) und Komárom (Komorn). (Beschlussfassung.) In einer Conferenz, an welcher Interessenten der Comitate Bars, Nyitra und Komárom theilnahmen, wurde der Beschluss gefasst, den Ausbau der Linien Léva—Holics, die Fortsetzung der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz über Privygie bis Znyo-Váralya (eventuell Stubnya-Fürdö oder Thurócz-Szent-Márton) und Ersekujvár—Komárom—Uj-Szöny (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56) sowohl aus eigenen Mitteln finanziell zu fördern, als auch im Wege der Comitats-Congregationen von Seite der Comitats-Municipien Subventionen zu erwerben.

Bau der vierten Donaubrücke am Eskütér und der fünften am Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Beschlussfassung.) Die in Angelegenheit des Baues der Schwurplatz- (Eskütér-) und der Zollamtsbrücke zusammengesetzte grosse Commission (vgl. Verordnungs-Blatt Nr. 18, 28 und 34) hielt am 20. Mai unter dem Vorsitze des Handelsministers Béla Lukács eine Sitzung, in welcher über den principiellen Theil der in Angelegenheit der Brückenbau-Concurrenz zu treffenden Entscheidung eine Vereinbarung getroffen ward. Es wurde bezüglich des in Anwendung zu bringenden Constructions-Systems, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, der Beschluss gefasst, dass die Schwurplatzbrücke mit einer Oeffnung, die Zollamtsbrücke aber mit drei Oeffnungen hergestellt werden wird. Als Ausgangspunkt für diese Vereinbarung diente die Verhandlung, welche vor sechzig Jahren Graf Stefan Széchenyi mit Adam Clark, dem Erbauer der Kettenbrücke, gepflogen hat. Schon damals wurde in Combination gezogen, dass die Kettenbrücke beim Schwurplatze situirt werden sollte, doch müsste sie in diesem Falle nur mit einer Oeffnung construirt werden, da eine Brücke mit drei Oeffnungen hier, wo der Strom eine Wendung macht und wo auch das Strombett am schmalsten ist, in jedem Winter Eisstauungen verursachen und die Stadt mit Gefahr bedrohen müsste. Aus diesem Grunde wurde denn auch die Kettenbrücke an der jetzigen Stelle situirt, wiewohl diese damals weitab vom Mittelpunkte der Stadt fiel. Die Schwurplatzbrücke wird also mit einer Oeffnung hergestellt werden, und zwar voraussichtlich nach einem aus Esslingen (Württemberg) der grossen Jury vorliegenden Plane, welcher eine amerikanische Drahtseilbrücke darstellt, die an zwei mächtigen Pfeilern, beiläufig gleich dem mittleren Theile der Kettenbrücke, aufgehängt ist. Einigermassen wird diese Brücke der berühmten Brooklyner Brücke ähnlich sehen. Weil der Brückenkörper aufgehängt ist, wird die Bahn eine ziemlich flache sein. Bei den beiden Brückenköpfen bedarf es dann keiner riesigen Ueberbrückungen und Rampen, da sich die Brücke dem Ufer anschmiegt. So wird denn auch die Strassenregulirung eine leichtere sein. Der amerikanische Stahldraht, welcher in Zink gefasst ist, besitzt eine grössere Widerstandsfähigkeit als jedes andere Material, und auf der verhältnissmässig leichten Brücke werden auch Lastwagen und Strassenbahnwaggons verkehren können. Die Kosten belaufen sich auf $4^1/_2$ Millionen Gulden, während die übrigen Projecte mit einer Oeffnung zwischen fünf und sechs Millionen kosten würden. Ueber das System der am Zollamtsplatze zu erbauenden Brücke wird in nächster Sitzung entschieden werden.

Ausland.

Preussen. (Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow.) Dieses vom 29. April 1894 datirte Gesetz lautet, wie folgt:

„Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) Zum Bau einer Eisenbahn:

1.	Von Gerdauen nach Angerburg die Summe von	3,273.000 Mk.
2.	Von Zinten nach Rothfliess die Summe von	7,770.000 „
3.	Von Glatz nach Seitenberg die Summe von	3,080.000 „
4	Von Beeskow nach Königs-Wusterhausen die Summe von	3,151.000 „
5.	Von Templin nach Prenzlau die Summe von	2,677.000 „
6.	Von Probstzella nach Wallendorf die Summe von	1,604.000 „
7.	Von Pattburg und Tingleff nach Sonderburg die Summe von	2,607.000 „
8.	Von Schieder nach Blomberg die Summe von	271.000 „
9.	Von Unna nach Camen die Summe von	962.000 „
10.	Von Köln nach Grevenbroich die Summe von	3,475.000 „
	b) Zur Beschaffung von Betriebsmitteln: Die Summe von	6,804.000 „
	Zusammen	35,674.000 Mk.

II. Zur Erweiterung des schmalspurigen Eisenbahnnetzes im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk: Die Summe von 1,500.000 „

III. Zur Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow durch Uebernahme von Actien: Die Summe von 113.000 „

insgesammt . . 37,287.000 Mk.

zu verwenden."

— (Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.) Um den Bestrebungen Förderung angedeihen zu lassen, welche auf die Verbesserung der baulichen, Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen der Eisenbahnen gerichtet sind und darauf abzielen, die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf technischem Gebiete für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen, sind seit einigen Jahren in dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn-

Verwaltung Mittel zur Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorgesehen. Für das abgelaufene Etatsjahr haben hieraus 21 Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung nnd zwar 13 mittleren uud 8 höheren Beamten Prämien im Gesammtbetrage von 7500 Mk. für Erfindungen gewährt werden können, welche im wirthschaftlichen Interesse der Eisenbahnverwaltung von Werth sind.

Schweiz. (Strassenbahn Altdorf-Flüelen.) Das Project einer Strassenbahn Altdorf-Flüelen und die elektrische Beleuchtung dieser Ortschaften ist der Verwirklichung nahe. Der Verkehrscommission liegen nun zwei vollständig ausgearbeitete Projecte uebst detaillirtem Kostenvoranschlag von zwei anerkannt guten Firmen vor. Das eine Project, welches die Verwendnug der Wasserkraft des Dorfbaches beansprucht, kommt auf 342.000 Francs zu stehen, während das andere, mit Wasserkraft von der Rütti in Bürglen her rechnend, sich auf 370.000 Francs belaufen würde. Die jährlichen Betriebseinnahmeu sind in beiden Projecten auf circa 50,000 Frcs. angesetzt, welchen in einem Projecte ungefähr gleichviel Ausgabeu gegeuüberstehen, während das andere, laut Voranschlag, einen Reingewinn von 14.100 Frcs., somit auf 200.000 Frcs. Actiencapital gerechnet, eine Rentabilität von 7 pCt. vorsieht. Die nnternehmungslustigen Firmen stehen bezüglich Finanzirung bereits anch mit auswärtigen Geschäftshäusern in Verbindung.

[„Die Strassenbahn."]

Belgien. (Unterirdische Drahtseilbahn in Brüssel.) Der Brüsseler Gemeinderath hat in der Sitzung vom 29. Jänner den vom Ingenieur Gillon in Lüttich vorgeschlagenen Entwnrf für eine unterirdische Drahtseilbahn zwischen der Ober- und Unter-Stadt in Brüssel endgiltig angenommen. Die Bahn soll vou der Madelaine- und Putterie-Strassenecke ausgehen und in Ixelles an der Bastionstrasse hinter dem Brouckèrebrunnen endigen. Der gemauerte Tunnel erhält eine Breite von 10 m; die Zugförderung erfolgt durch ein Stahldrahtseil von 6222 kg Gewicht. Jeder Wagen befördert 60 Personen mit einer Geschwindigkeit von 3·60 m in der Secunde (12·96 km in der Stunde). Die Gesammtkosten der Bahn, welche ausser an den Endpunkten unter dem Königsplatz eine Station erhält, sind auf 300.000 Frcs. veranschlagt.

[„Die Strassenbahn."]

Schweden und Norwegen. (Elektrische Strassenbahnen in Christiania und in Stockholm.) Die Eröffnung des elektrischen Betriebes der Strassenbahn in Christiania ist nnn anch vor sich gegangen. Die Anlage erfreut sich beim Publicum der grössten Sympathie, was sich fortgesetzt in der guten Besetzung der Wagen äussert. In den meisten Fällen sind die Wagen überfüllt. Erbanerin der elektrischen Bahnanlage ist die durch ihre Leistnngsfähigkeit hinlänglich bekannte Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin. Die elektrische Bahn Stockholm-Dzursholm hat ebenfalls vier Wagen erhalten und sollte mit der in Christiania an einem und demselben Tage eröffnet werden. Während in Christiania aber Alles glatt von Statten ging, hat die Betriebseröffnung in Stockholm bis heute noch nicht stattfinden können. Hier ist die Ausführerin eine englische elektrische Firma, welche mit den Arbeiten viel früher als die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Christiania begonnen hat und trotz der viel kleineren Anlage bis zur Stunde nicht hat fertig werden können. [„Die Strassenbahn."]

England. (Untergrundbahnen.) Der Erfolg, welchen die erste elektrische Untergrundbahn in London zu verzeichnen hat, veranlasste die Bildung verschiedener Gesellschaften, welche eine Anzahl solcher Bahnen in Londou herstellen wollen. Es sind dies folgende Linien:

a) Concessionirte Strecken:

1. Verlängernng der bestehenden City aud South London Untergrnndbahn nach Islington und Clepham 6000 m,
2. Charing Cross-Euston and Hampstead Bahn 8000 m,
3. Central London Railway 10.450 m,
4. Baker Street and Waterloo Railway 4850 m,
5. Streat Northern and City Railway 4850 m,
6. Waterloo and City Railway 2400 m.

b) Projectirte Strecken:

7. Clapham Junction and Paddington Railway 6850 m,
8. Edgeware Road and Victoria Railway 7250 m,
9. London, Walthamstone and Epping Forest Railway 5000 m.

Hiezu die im Betrieb befindliche City and Sonth London Railway gerechnet, ergibt ein Netz elektrischer Untergrnndbahnen von 60.750 m Länge in London. Von den concessionirten Linien soll znnächst die Charing Cross-Euston and Hampstead-Linie erbant werden. Das für dieselbe erforderliche Baucapital von 28½ Millioneu Mark wnrde bereits beschafft. Die auf dieser Bahn in Zeitabschnitten von 2½ Minuten verkehrenden Züge sollen je 200 Personen befördern können. [„Die Strassenbahn."]

Amerika. (Venezuela-Eisenbahn-Gesellschaft.) Am 1. Februar ist ein grosser Theil von deutscher Thatkraft unternommener Culturarbeit in Venezuela zum vorläufigen Abschluss gekommen, indem an diesem Tage unter Anwesenheit aller hoher Würdenträger des Landes die Grosse Venezuela-Eiseubahn-Gesellschaft ihre Linie Caracas—Valeucia, das Verbindungsglied zwischen deu beiden Hauptstädten des Landes, dem Verkehr übergeben hat. Das Deutsche Reich hat sich ausser durch seinen Minister-Residenten, Grafen Kleist, auch durch das Officierscorps des deutschen Kriegsschiffes „Stein" vertreten lassen; letzteres war zu diesem Zwecke eigens nach Venezuela entsendet worden. Die eröffnete Linie ist 180 km lang, darunter 74 km allerschwierigster Bergbahn mit mehr als 3 Millionen Kubikmeter Felsbewegung, 86 Tunnelen von 5200 m Gesammtlänge, 60 eisernen Viaducten und 140 kleiueren eisernen Brücken. Die Baukosten haben über 80 Millionen Franken betragen, denen die Regierung von Venezuela eine Verzinsung von 7 pCt. auf 99 Jahre gewährleistet hat. Die Bahn durchzieht den fruchtbarsten und bevölkertsten Theil des Landes. Ein Gebiet vou der Grösse Norddeutschlands ist als Interessengebiet der Bahn anzusehen, auf dem jeder Wettbewerb ausgeschlossen ist. In Caracas ist die deutsche Bahn mit der Bahn von Caracas nach dem Hafen von La Guayra und in Valencia mit der Bahn von Valencia nach dem Hafen von Puerto Cabello verbunden. Beide letztgenannten Bahneu befinden sich in englischen Händen. Zur deutschen Bahn ist nur deutsches Material im Gesammtgewichte von 50.000 Tonnen verwendet worden, und zwar Schienen von Krupp, eiserne Schwellen von der Union in Dortmund, eiserne Brücken von der Union in Dortmund und der Guten Hoffnungshütte in Oberhausen, Locomotiven von Hartmann in Chemnitz, Personen- und Güterwagen von van der Zypen und Charlier in Köln-Deutz, Achsen und Räder von Krupp. Die Firma F. Krupp in Essen hatte die Concession zum Bahuban durch deu Oberingeuieur L. A. Müller aus Frankfurt am Maiu erwirkt und ist ausschliesslich deutsches Capital aufgewendet.

[„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer vou 2342 Tonnen Gehalt ist am 1. April von Bombay abgefahren und am 15. April mit 96 Passagieren und 2259 Gewichtstonnen Ladung in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 1,277.980 kg Baumwolle (wovon 27.750 kg für Piräus, 28.675 kg für Venedig), 162.400 kg Kaffee (wovon 10.150 kg für Venedig), 50.750 kg Leinsamen (für Venedig), 258.825 kg Ricinussamen (wovon 157.325 kg für Venedig), 26.796 kg Ingwer, 710 kg Därme, 9744 kg Häute, 2030 kg Gummi, 6953 kg Spelt, 21.060 kg Sennesblätter, 80 kg Thee, 20.300 kg Pfeffer, 25.375 kg Curcuma-Wurzel, 3000 kg Curiositäten, 21.568 kg Mirabolamen; aus Calcutta 17.500 kg Leinwand (wovon 8750 kg für Dedeagh, 8750 kg für Salonich), 72.115 kg Häute (wovou 5125 kg für Salonich, 66.990 kg für Venedig), 216.450 kg Baumwolle (für Venedig); aus Aden 11.673 kg Kaffee, 27.608 kg Weihrauch; aus Suez 6000 kg Perlmutter; aus Port-Said 14.530 kg Häute, 5807 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,325.020 fl. ö. W.

Ungarische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Mai fand in Budapest nnter Vorsitz des Directionspräsidenten Tobias Stirling die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Ungarischen Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1893) statt, d. i. der früher unter der Firma „Raaber Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft" protokollirt gewesenen Schiffahrts-Unternehmung, deren Firma zufolge Beschluss der am 27. Juli 1893 stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung (vergl. Vrdgs.-Bl. 77 und 97 ex 1893) unter gleichzeitiger Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Györ (Raab) nach Budapest nunmehr als „Magyar gözhajozási részvény társaság" (Ungarische Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft) protokollirt ist. Nach Constatirnng der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau, gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im ersten Jahre des Betriebes der neuen Gesellschaft zur Verlesung. Derselbe schildert in eingehender Weise die Betriebsverhältnisse des abgelaufenen Jahres

sowie die Frachten- und Frachttarifsverhältnisse, welche während der Frühjahrscampagne vollkommen befriedigten, während im Herbste in Folge der weniger günstigen Ernte ein beträchtliches Sinken der Frachtraten eintrat. Die Brutto-Einnahmen aus dem Schiffahrtsbetrieb betrugen fl. 365.570·96, denen Betriebs-Ausgaben in der Höhe von fl. 302.802·79 gegenüberstanden. Die Bilanz zeigt einen Reingewinn von fl. 58.607·38. Besonders hervorgehoben wird, dass der Buchwerth der sechs Dampfer von fl. 363.700 auf fl. 207.000, der Werth von acht eisernen Schleppern von fl. 107.850 auf fl. 99.500 redncirt, ein Schlepper gänzlich ausgeschieden wurde; ferner liess die Gesellschaft auf ihrer Raaber Werfte mit einem Aufwande von fl. 30.000 zwei neue hölzerne Schlepper erbauen und den Werth der 19 hölzernen Schlepper der Gesellschaft nach Abschreibung eines Betrages von fl. 21.850 mit fl. 113.500 feststellen. Der Werth der Raaber Werfte wurde von fl. 50.000 auf fl. 25.000 ermässigt und der Werth der gesammten Bureau-Einrichtungen gänzlich abgeschrieben. Alle diese Beträge, zusammen fl. 213.500, wurden der Specialreserve entnommen, welche nunmehr noch mit fl. 26.500 figurirt. Mit Inbetrachtnahme der Werthverminderungsreserve von fl. 206.290 erscheint der ganze Fahrpark des Unternehmens mit fl. 260.080 zu Buch gestellt. Betreffend die Verwendung des Reingewinnes per fl. 58.607·38 beantragt die Direction: dem Reservefond fl. 3825·20 zuzuführen, als Tantième der Direction fl. 3825·20 ansznscheiden, fl. 765·04 als Remuneration des Verkehrsdirectors und fl. 765·04 als Remuneration der Beamten anzuweisen, fl. 40.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 8 per Actie zu bestimmen und fl. 9426·90 auf neue Rechnnng vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes nnd Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Anfsichtsrath wurde auf Antrag der Direction das Stammcapital der Gesellschaft mit fl. 5,000.000 oder 10 Millionen Kronen, getheilt in 50.000 Actien à fl. 100 festgesetzt. Ferner wurde beschlossen, das gegenwärtige factische Actiencapital von fl. 500.000 durch Emission von 5000 neuen Actien à fl. 100 anf eine Million Gulden zu erhöhen. Den Besitzern der alten Actien wird nach jeder einzelnen Actie das Bezugsrecht anf eine neue Actie unter den von der Direction festzustellenden Bedingungen eingeräumt. Die Direction theilte mit, dass jenen Actien, welche nicht bezogen werden, im Wege des freihändigen Verkaufes eine bestimmte Placirung gesichert ist. Nach Annahme einiger Modificationen der Statnten wurde znr Wahl der Direction und des Aufsichtsrathes geschritten, und in der der Generalversammlung folgenden constituirenden Sitzung des Directionsrathes der Geheime Rath Koloman Rádo zum Präsidenten und Graf Andor Festetics zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt, schliesslich ein unter Vorsitz des Vicepräsidenten tagenden Executivcomité eingesetzt.

Pruth. Flosspolizeiliche Bestimmungen.) Die gemischte Pruthcommission hat in der Sitzung vom 27. (15.) April d. J. die nachstehenden flosspolizeilichen Bestimmungen beschlossen:

1. Kein Floss darf aus mehr als vier Reihen Baumstämmen, welche dicht hintereinander anzuordnen sind, bestehen, und die Breite von 5 m überschreiten.
2. Der Abstand, welchen zwei hintereinander fahrende Flösse einzuhalten haben, darf niemals unter 500 m betragen.
3. Sobald ein Floss in Fahrt begriffen ist, muss es von mindestens zwei Flössern geführt werden, deren einer das Vorderrnder, der andere das Hinterruder zu lenken hat. Keiner der beiden Flösser darf unter was immer für einem Vorwande seinen Posten verlassen, insolange nicht das Floss am Ufer befestigt ist.
4. Während der Nacht und bei Nebel ist die Flossfahrt nnbedingt untersagt. Bezüglich der aus der Bukowina auf die ausländische Pruthstrecke übertretenden Flösse werden das russische Zollamt Nowosielitza und das rnmänische Zollamt Mamornitza die genaue Einhaltung dieser Bestimmungen überwachen.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis zum 10. Juni.)

Adriatischer Dienst.

5. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Fellner, nach Venedig.
6. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione und Porto Mauzo,
7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän S. Lucich, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
7. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Thetis“, Capitän A. Benedettich, nach Venedig.
8. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano nnd Perzagno.
9. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Fellner, nach Venedig.
10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe“, Capitän G. Morovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus nnd Khios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Vathy, Tschesmè nnd Rhodus.
6. „ nm 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis“, Capitän C. Bnzik, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von S. Giov. di Medna, Santi Qnaranta, Corfn, Santa Manra, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, nnd Dardanellen. Ferner nach Ineholi, Kerasnnd, Trapezunt, Batnm, Odessa, Varna, Knstendjè, Sulina, Galatz und Braila.
8. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol nnd Rhodus.
9. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Ettore“, Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus nnd Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna nnd Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineholi, Kerasund, Trapezunt, Batnm, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna nnd Knstendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie“. Capitän G. Costanzo, nach Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kohe.
„ nach Madras und Calcntta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. Juni, Dampfer „Pandora“, Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Ausschliessung gewisser Transportgegenstände von der Anwendung der Sätze eines directen Tarifes. Anlässlich der Vorlage eines neuen Verbandtarifes wurde von der General-Inspection der österr. Eisenbahnen beanständet, dass von den im Tarif-Theil I unter Abschnitt C angeführten Transportgegenständen ein grosser Theil von der Anwendung der Sätze dieses directen Tarifes ausgeschlossen worden ist, und zwar: Explodirbare Güter, Edelmetalle nnd dergleichen, Kähne, Boote und dergleichen Wasserfahrzeuge, Ausstellungsgüter, Eisenbahn - Fahrzenge, Separat - Güterzüge und Leichen. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist der gedachte Ausschluss damit begründet worden, dass sich bei den genannten Transportgegenständen im directen Verkehre wiederholt Anstände, und zwar sowohl bezüglich der Instradirnng als auch in anderer Hinsicht ergeben haben, wie beispielsweise bei explodirbaren Gütern wegen des behördlicherseits angeordneten Ausschlusses ihrer Beförderung auf bestimmten Bahnlinien, dann bei Kähnen, Booten und dergleichen Wasserfahrzeugen mit Rücksicht auf deren oft abnorme Dimensionen, ferner bei Leichen mit Rücksicht auf die parteiseitige Vorschreibung des Transportweges. Des Weiteren ergaben sich Reclamationen bei der Beförderung von Ausstellnngsgütern, Eisenbahn-Fahrzeugen, Separat-Güterzügen etc., und zwar schon aus dem Grunde, weil für diese Transportgegenstände erfahrungsgemäss in der Regel besondere, die vereinbarte Instradirung oft alterirende Zugeständnisse gemacht werden, wobei in solchen Fällen auch noch der schliessliche Gebührenausgleich mit den Parteien immer schwieriger ist, wenn seinerzeit directe Frachtsätze angewendet worden sind, als wenn die Transporte von Bahn zu Bahn abgefertigt worden wären. — Die General-Inspection der österr. Eisenbahnen erwiderte hierauf, dass in der einen oder der anderen Richtnng ähnliche Schwierigkeiten auch in den übrigen directen Tarifen vorkommen, ohne dass dies in der überwiegenden Anzahl der Fälle zu einer Einschränkung der Giltigkeit dieser Tarife im obgedachten Sinne geführt hätte. Es dürften vielmehr etwaige, bei Anwendung der directen Tarife auf die im gemein-

samen Theil I der österr.-ungar. Eisenbahnen im Abschnitte C genannten Transportgegenstände sich ergebende Schwierigkeiten zumeist durch entsprechende Tarifvorschriften, bezw. Dienstesanweisungen beseitigt werden können, und sohin die Fälle vereinzelt bleiben, wo die generelle Durchführung solcher Beschränkungen in einem directen Tarife sachlich begründet erscheinen würde. Im Rahmen der ihr nach den bestehenden Vorschriften zukommenden Genehmigung von Tarifvorlagen muss wohl der General-Inspection der österr. Eisenbahnen auch hinsichtlich solcher Beschränkungen die meritorische Prüfung vorbehalten bleiben, wobei gleichzeitig hervorgehoben wird, dass die blosse Kürzung der Manipulationsgebühren, bezw. die Uebernahme etwaiger Concurrenzsätze eine derartige Einschränkung nicht ausreichend begründen würde.

[G.-I.-E. vom 6. April, Z. 1376.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 22. Mai bei der Firma: „Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt" Dr. Angelo Ritter von Kuh, k. k. Regierungsrath, Leon Doret, kgl. belgischer Generalconsul und Dr. Adolf Ehrenfeld, fürstl. Esterhazy'scher Majorats-Consulent, als Mitglieder des Verwaltungsrathes gelöscht; dagegen Johann Poschacher Edler von Arelshöh, k. k. Hofrath a. D. in Wien, und Josef Simon, Kaufmann in Wien, als cooptirte Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma: „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn" Hermann Arnold als Verwaltungsrathsmitglied über Resignation gelöscht, dagegen als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten J. E. Wimhölzel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Friedrich Hauer, die 5. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mühlkreishahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 15 Actionäre anwesend, welche zusammen 1545 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht pro 1893 zur Kenntniss, genehmigte den Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluss und ertheilte der Direction einstimmig das Absolutorium. Ueber Antrag der letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem nach Abzug der statutenmässigen Dotirung des Actien-Amortisationsfondes und des Reservefondes sich ergebenden Reinerträgnisse von 36.810 fl. 81 kr. den am 1. Juli fälligen Coupon des Prioritäts-Actiencapitales für die im Umlauf befindlichen 12.921 Stück Actien mit 2 fl. 50 kr., d. i. zusammen 32.302 fl. 50 kr. einzulösen und den Restbetrag von 4508 fl. 31 kr. auf neue Rechnung zu übertragen. Die ausscheidenden Mitglieder der Direction, Philipp Moser und Mathias Poche, wurden wiedergewählt. Mit der Wahl der Herren Wilhelm Gohl, Josef Prager und Ludwig Christ, dann der Ersatzmänner Julius Wimmer und Eduard Krauss in den Revisionsausschuss, schloss die Generalversammlung.

In der hierauf folgenden constituirenden Sitzung der Direction wurden J. E. Wimhölzel zum Präsidenten und Josef Kaar zu dessen Stellvertreter wieder gewählt.

Bozen - Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai wurde unter Vorsitz des Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Wilhelm Freiherr von Berger, und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Concipisten Oscar Freiherr von Pusswald, die 12. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bozen-Meraner Bahn abgehalten. Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass die Neuordnung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft im Berichtsjahre zu Ende geführt wurde, indem am 2. Jänner 1893 der noch aushaftende Restbetrag des Staatsvorschusses im Betrage von 933.732 fl. 77 kr. sammt Zinsen zur Rückzahlung gelangte. Die Verkehrsbewegung anlangend, zeigt sowohl der Personen- als der Güterverkehr im Vergleiche zum Jahre 1892 eine namhafte Steigerung. Die Gesammteinnahmen per 223.134 fl. sind um 47.951 fl., die Gesammtausgaben per 140.497 fl. um 21.779 fl. gestiegen. Die Betriebsrechnung weist einen Ueberschuss von 147.636 fl. 87 kr. aus. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht zur Kenntniss, genehmigte den Rechnungsabschlnss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Des Ferneren beschloss die Versammlung über Antrag des Verwaltungsrathes, von dem nach Abstattung der Zinsen und Amortisationsquoten, statutengemässer Deckung des Erneuerungs- und Reservefondes, sowie Zuweisung eines entsprechenden Betrages an den gesellschaftlichen Pensionsfond erübrigenden Betrage von 60.248 fl. 26 kr. eine Dividende von 58.627 fl. 20 kr., d. i. 4 fl. 80 kr. per Actie zu vertheilen und den Rest von 1621 fl. 6 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder: Eduard Gross, Ludwig Ritter von Stockert und Robert Ritter von Stockert in den Verwaltungsrath schloss die Versammlung.

In der unmittelbar darauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Se. Excellenz Anton Graf Brandis zum Präsidenten und Dr. Wilhelm Freiherr von Berger zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes wieder gewählt. In den Revisions-Ausschuss wurden gleichfalls die bisherigen Functionäre wieder gewählt.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 11. Mai wurde die 39. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft abgehalten. Der vom Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Moritz Ritter v. Schreiner, erstattete Geschäftsbericht constatirt, dass sich das Ergebniss des Bahnbetriebes im abgelaufenen Jahre etwas günstiger als im Vorjahre stellt. Dem gegenüber sind aber auch die Auslagen wesentlich gestiegen. Der erzielte Reingewinn beträgt 542.427 fl. und erhöht sich zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 669.324 fl. Bezüglich der Verwendung desselben beantragte der Verwaltungsrath zunächst die Ausscheidung der fünfpercentigen Dividende = 10 fl. für jede der im Umlauf befindlichen 36.565 Actien im Betrage von 365.650 fl., ferner die Dotirung des Reservefondes und der Reserve für neue Werksanlagen mit zusammen 37.677 fl., die Bestimmung der Tantièmen mit 20.169 fl., die Zuweisung von 50.000 fl. als besondere Dotirung an den Dispositionsfond, die Auszahlung einer Superdividende von 1 Percent = 2 fl. auf jede der 36.565 Actien und 294 Genussscheine mit zusammen 73.718 fl. und die Uebertragung des Restes per 122.109 fl. auf neue Rechnung. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Kremsthalbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 11. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Emil Ritter von Dierzer-Traunthal, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Friedrich Hauer, die 13. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kremsthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 19 Actionäre anwesend, welche zusammen 1142 Stimmen vertraten. Der Bericht der Direction über das Geschäftsjahr 1893, sowie jener des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluss wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Nach dem Geschäftsberichte beträgt das Erträgniss im Jahre 1893, zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre, 82.252 fl. 30 kr. Hievon kommen in Abschlag die statutenmässigen Abschreibungen per 9792 fl. 54 kr., dann die statutenmässige Dotirung des Reservefondes mit 3622 fl. 99 kr., so dass ein Reinerträgniss von 68.836 fl. 77 kr. verbleibt. Am 2. Jänner wurde eine Dividenden-Abschlagszahlung von 1 fl. 50 kr. per Actie, d. i. 30.304 fl. 50 kr. geleistet, weshalb die Direction der Versammlung den Vorschlag machte, den Juli-Coupon ebenfalls mit 1 fl. 50 kr. einzulösen, von dem Ueberschusse per 8227 fl. 77 kr. den Betrag von 3000 fl. in den Pensionsfond zu legen, 5000 fl. dem Special-Reservefonde zuzuführen und den Restbetrag von 227 fl. 77 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Versammlung genehmigte diesen Antrag. Mit der Wiederwahl der Herren Emil Ritter von Dierzer-Traunthal und Dr. Anton Ritter von Glanz, sowie des Ersatzmannes P. Bruno Kyrle in die Direction, dann der Herren Carl Frank, Dr. Ludwig Dosch und Dr. Ernst Jäger, sowie der Ersatzmänner F. C. Krüzner, Victor Ritter von Drouot und W. F. Nebinger in den Revisionsausschuss, schloss die Generalversammlung.

Leoben - Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 12. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Moritz Ritter von Schreiner, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Carl Russ, die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 27 Actionäre anwesend, welche zusammen 1823 Actien mit 182 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1893 wurde zur Kenntniss genommen, der Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluss genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des Verwaltungsrathes rücksichtlich der Verwendung des mit 63.064 fl. 66 kr. ausgewiesenen Reingewinnes wurde beschlossen, 5 Percent = 3146 fl. 10 kr. als Dotation für den Gewinn-Reservefond und 10 Percent = 6292 fl. 21 kr. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug zu bringen, sohin

von dem verbleibenden reinen Ueberschusse per 53.626 fl. 35 kr. eine Dividende von 16 fl. 75 kr. per Actie im Betrage von 53.600 fl. zu vertheilen und den Rest von 26 fl. 35 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Vorsitzende machte hierauf Mittheilung über die aus Anlass der Conversion der fünfpercentigen Prioritäten mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen und über den Stand der Verhandlungen betreffs der nothwendigen Statutenänderungen und brachte zur Kenntniss der Versammlung, dass Se. Excellenz Gundaker Graf Wurmbrand anlässlich seiner Ernennung zum Handelsminister sein Mandat als Mitglied des Verwaltungsrathes zurückgelegt habe, und dass an dessen Stelle der Director des Erzbergvereines und Bürgermeister in Vordernberg, Heinrich Krauth, in den Verwaltungsrath cooptirt worden sei. Die Versammlung bestätigte diese Cooption und wählte den ausscheidenden Dr. Leopold Link neuerdings in den Verwaltungsrath. Nach erfolgter Wahl der Herren Dr. Max Archer, Franz Sedelmaier, Johann Selbacher, Franz Doser, Theodor Birnbacher und Ferdinand Diehold in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Aus den Entscheidungen der kgl. ungar. Gerichte. (Verleumdungen oder Ehrenbeleidigungen, welche gegen einen Stationsvorstand verübt werden, sind nur dann gemäss § 262 des ungar. St.-G.-B. zu bestrafen, wenn die beschimpfenden Aeusserungen sich auf sein amtliches Vorgehen in Eisenbahn-Angelegenheiten öffentlich polizeilicher Natur beziehen, sonst hat § 261 St.-G.-B. zur Anwendung zu kommen.) In der Station Karlsburg gelangte eine Sendung Schweine zur Aufgabe; bei der tarifarischen Classification derselben kam es zwischen dem Aufgeber und dem Magazinsaufseher deshalb zum Wortwechsel, weil der letztere einen Theil derselben als Fettschweine classificiren wollte. Der herbeigerufene Stationsvorstand pflichtete der Meinung des Magazineurs bei, nachdem er einige Stück abwägen liess, worauf der Aufgeber in Gegenwart mehrerer Parteien seinem Unwillen mit den Worten: „das ist Betrug, Raub und Frechheit!“ Ausdruck gab.

Der kgl. Gerichtshof in Karlsburg verurtheilte deshalb den Aufgeber zu einer Geldstrafe von 300 fl. und zur Veröffentlichung dieses Urtheiles auf seine Kosten in der dort erscheinenden Zeitung. Begründet wurde dieses Urtheil damit, dass die beiden Beleidigten Eisenbahnfunctionäre sind, also Organe eines wichtigen Zweiges der volkswirthschaftlichen Agenden der Regierung, nämlich des Eisenbahnbetriebes, dass sie als öffentliche Beamten anzusehen sind; der Aufgeber hat der Abwägung seiner Schweine selbst angewohnt und sich überzeugt, dass ein Theil derselben per Stück schwerer als 90 Kilo, daher diese Stücke, nach dem mit Gesetzeswirksamkeit publicirten Bahntarife, als Fettschweine zu classificiren waren; er hat also im Bewusstsein seines Unrechtes beide Functionäre geschmäht; der Magazineur hat nur seine Pflicht erfüllt und der Stationschef die pflichtmässige Controle geübt; die Eisenbahnbediensteten sind in Ausübung der ihnen vorgeschriebenen Thätigkeit ebenso als amtliche Organe zu behandeln, wie irgend ein anderer öffentlicher Beamter, Notar, Gemeindevorstand u. dgl., welche Personen doch den strafrechtlichen Schutz ihrer Ehre geniessen; zudem ist zu erwägen, dass der Stationsvorstand an der Spitze eines grösseren Bahnbeamtenkörpers steht und seinen Untergebenen gegenüber, sowie seiner schweren Verantwortlichkeit wegen, aus öffentlichen Rücksichten in seiner Ehre nicht gekränkt werden darf.

Die kgl. Tafel in Klausenburg setzte die Strafe auf 150 Gulden herab und erliess dem Beschuldigten die Veröffentlichung des Urtheiles. Motivirt wurde diese Milderung damit, dass auf die Vermögensverhältnisse des Angeklagten und auf die ihm zu Gute kommenden Milderungsgründe, besonders der Unbescholtenheit und der Aufregung Rücksicht zu nehmen war; die Befreiung des Angeklagten von der Veröffentlichung des Urtheiles in einer Zeitung rechtfertigt sich damit, dass er nicht den ganzen Stand der Eisenbahnbeamten, sondern nur die beiden Functionäre beleidigt hat, und dass diese die Veröffentlichung nicht ausdrücklich verlangten.

Die kgl. Curie bestätigte mit Entscheidung vom 29. März 1894, Z. 2841, das obergerichtliche Urtheil mit dem Beifügen, dass im Falle der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe dieselbe in eine Gefängnisshaft von 30 Tagen umzuwandeln sei.

In der Motivirung wird ausgeführt: die vom Angeklagten gebrauchten Schimpfworte können nur als gegen den Stationschef allein und nicht gegen den Magazineur gerichtet angenommen werden, weil dieser nur ein subalternes Organ des Ersteren ist; der Stationschef ist aber gemäss § 262 im gegenwärtigen Falle nicht als eine Behörde oder als deren Delegirter anzusehen; er wäre mit diesem Charakter nur dann bekleidet, wenn es sich um eine in die Sphäre seiner öffentlich polizeilichen Function fallenden Thätigkeit handeln würde; es ist daher der § 261, welcher nur die Ehrenbeleidigungen (nicht auch Verleumdungen) trifft, in Anwendung zu bringen.

Frankreich. (Das lichtstärkste Leuchtfeuer der Erde.) Das Leuchtfeuer auf dem von Havre drei Meilen entfernten Ray La Hêve hat bisher mit der Leuchtkraft von 23,000.000 Kerzen für das lichtstärkste Leuchtfeuer gegolten. Demnächst soll jedoch auf Penmarck im französischen Departement Finistère eine Leuchte aufgestellt werden, deren Intensität 46,000.000 Kerzen betragen wird. Dieses Licht soll bei sehr klarem Wetter auf 248, bei normalem Wetter auf 100 und bei unklarem Wetter auf 40 km gesehen werden können.

Literatur.

„Ursachen der periodischen Wagennoth der Eisenbahnen und Mittel zu ihrer Behebung.“ Von Ingenieur Anton Braun, Inspector der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Diese vom Club der österr. Eisenbahnbeamten preisgekrönte, in der „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung“, Nr. 14 und 15, vom Jahre 1894 bereits erschienene Broschüre beleuchtet mit viel Sachkenntniss die Ursachen der so vielbeklagten periodischen Noth an Fahrbetriebsmitteln bei den Eisenbahnen und gibt die Mittel an, mit welchen diese Calamität bekämpft werden kann.

Als Ursachen des periodischen Wagenmangels erkennt der Verfasser nicht nur den mangelhaften Wagenpark und das zu gewissen Jahreszeiten gewaltige Anschwellen der zu befördernden Frachten, sondern auch die mangelhafte Ausrüstung der Stationen und die dadurch bedingte geringe Ausnützung des Fahrparkes, nicht nur der Wagen, sondern auch der Locomotiven.

Die Ursachen der periodischen Wagennoth werden in der vorliegenden Broschüre in einem Complexe wirthschaftlicher, commercieller, technischer und verkehrspolitischer Erscheinungen gefunden, und wird deren Beseitigung, welche gegenwärtig wohl nicht gänzlich erreicht werden kann, durch Anwendung nachstehender Massnahmen empfohlen. Diese Massnahmen sind:

1. Die Vermehrung des Wagenparkes unter Vermeidung eines die Tarifbildung ungünstig beeinflussenden Uebermasses.
2. Aenderung der Betriebsweise während des starken Verkehres:
   a) durch Einlegung kurzer Güterzüge und geringere Ausnützung der Tragfähigkeit der Stückgutwagen;
   b) durch Beschleunigung der Transito-Güterzüge;
   c) durch thunliche Vermeidung des langen Stehenlassens der Güterwagen.
3. Tarifarische, bahnseitige und behördliche Massnahmen:
   a) zur Regelung und Vertheilung der grossen Massentransporte (insbesondere der Kohle) auf einen längeren Zeitraum im Jahre;
   b) behufs thunlicher Durchführung aller Regie- und Bahntransporte während der Zeit des schwachen Verkehres.
4. Bau von Güterwagen mit erhöhtem Ladegewichte und Umbau der bestehenden Wagen unter Berücksichtigung der Freizügigkeit derselben.
5. Verminderung der Anzahl der Wagentypen.
6. Umbau der Rangir- und Frachtenbahnhöfe.
7. Verbesserung und Erweiterung der Industriegeleise oder der betreffenden Abzweigestationen.
8. Verbesserung der Be- und Entlademanipulation für Massengüter.
9. Reorganisirung der Leihwagen-Gesellschaften und Einführung der directen Anmiethung durch das verfrachtende Publicum.

Die Durchführung dieses vom Verfasser mit grosser Sachkenntniss entworfenen und begründeten Programms, welches so viele Gebiete des Eisenbahnwesens berührt, müsste nebst der Herabminderung und zeitweisen Beseitigung der periodischen Wagennoth auch wesentlich dazu beitragen, die allgemeinen Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen in einem bedeutenden Masse zu verbessern, dem Verkehrswesen neue Impulse zu verleihen und eine neue Aera des Fortschrittes in der Gesammtheit des Eisenbahnwesens zu inauguriren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kohlenverkehr Böhmen—Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife.

Am 1. Juli 1894 gelangt Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. November 1891 für den Kohlenverkehr Böhmen—Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen von Stationsnamen, neue Tarifbestimmungen, neue Frachtsätze von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ferner die Einbeziehung der Stationen Wiesa k. k. St.B. und Radnitz B.W.B. und ein neues Verzeichniss der Schleppbahngebühren.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 10 kr. durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 1. Juni 1894. [439]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. November 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält neu berechnete Frachtsätze für den Verkehr mit Nowosielitza transit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen um den Preis von 10 kr. ö. W. per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 31. Mai 1894. [440

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals.

Einführung neuer Fahrkarten.

Am 15. Juni 1894 gelangen zwischen Prag B.N.B. einerseits und Berlin, Cottbus und Görlitz andererseits einfache, für alle Züge giltige Fahrkarten über Turnau-Seidenberg zu nachstehenden Preisen zur Einführung, und zwar:

Zwischen Prag B.N.B. und	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
Berlin (Stadtbahn oder Görlitzer Bahnhof)	28·70	20·70	12·90
Cottbus	23·80	16·60	9·50
Görlitz	16·30	11·00	5·70

Wien, am 29. Mai 1894. [441]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge IX zu den Tarifheften 1 und 2 und Nachtrag X zum Heft 3.

Zum Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarif vom 20. Juni 1890 treten mit 15. Juni 1894 folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag IX zum Heft 1
b) „ IX „ „ 2
c) „ X „ „ 3

Exemplare dieser Nachträge erliegen in der Station Reichenberg zur Einsicht und können dieselben von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von Mark 0·15, bezw. Mark 0·20 per Stück bezogen werden.

Wien, am 29. Mai 1894. [442]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Berlin-Sächsischer, Breslau-Sächsischer etc.-Verband.

Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate am 1. August 1894.

Die in den Tarifen für den
Berlin- Sächsischen Verband,
Breslau- „ „
Bromberg- „ „ und
Magdeburg- „ „
enthaltenen (Staffel) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate im Verkehre mit den Stationen
Reichenberg S.N.D.V.B.
Friedland i/B. „ und
Raspenau-Liebw. „
treten am 1. August 1894 ausser Kraft.

Wien, am 30. Mai 1894. [443]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XV zum Hefte 1.

Mit 15. Juni 1894 tritt zum Hefte 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 1. Juni 1894. [444]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Goltsch-Jenikau Stadt".

Am 1. Juni 1894 wurde die zwischen den Stationen Goltsch-Jenikau und Wlkanetsch gelegene Haltestelle „Goltsch-Jenikau Stadt" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 2. Juni 1894. [445]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe der Nachträge VII zum Theil I B, und IX zum Theil II des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. Juni 1894 treten die Nachträge VII zum Theil I B, und IX zum Theil II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Gütertarif in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, bezw. Aenderungen und Ergänzungen hinsichtlich der Bestimmnngen und Anleitung für die Anwendung der Tariftabellen, ferner hinsichtlich der Tariftabellen selbst, und zwar sowohl für die italienischen, als auch für die ausseritalienischen Bahnstrecken.

Exemplare der oben bezeichneten Nachträge können bei der Station Wien Südbahnhof (Cassa V) kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 26. Mai 1894. [446]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Tarif vom 15. April 1893 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, namentlich auch der Güterclassification und der Tariftabellen, welche zum grössten Theile bereits bekannt gemacht worden sind.

Als besonders wichtig wird die Aufnahme des zukünftig von der Deutschen Levantelinie direct angelaufenen Hafens von Odessa als Verbandshafen in den Tarif, mit den gleichen Frachtsätzen wie für Constantinopel, Piraeus u. s. w., hervorgehoben. Der erste direct nach Odessa abgefertigte Dampfer wird am 8. Juni von Hamburg abgehen.

Der Tarifnachtrag wird voraussichtlich vom 30. Mai ab — unentgeltlich — von den Verbandsstationen, sowie von der Deutschen Levantelinie in Hamburg bezogen werden können. Bis dahin ertheilt das Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Königl. Eisenbahndirection Breslau. (Erhöhung der Sätze im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.) In dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 2 vom 3. März a. St. (15. März n. St.) d. J. werden die Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclasse B. für sämmtliche Stationen vom 28. Juni a. St. (10. Juli n. St.) d. J. um 0·01 Mk. für 100 kg erhöht.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Begünstigung für Biersendungen.) Für Biersendungen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg werden gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes und der Quittung über den bezahlten österreichischen Eingangszoll auf dem Rückvergütungswege nachstehende Frachtsätze gewährt:

München C.-B.—Simbach	transit	. . .	0·65 Mark
München O.-B.—	„	„ . . .	0·60 „
München S.-B.—	„	„ . . .	0·62 „

für 100 Kilogramm

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Tarifirung von rohen getrockneten Palmblättern.) Rohe, getrocknete Palmblätter, zur Korbwaarenfabrikation als Stückgut aufgegeben, tarifiren nach der allgemeinen Stückgutclasse ohne Sperrigkeitszuschlag.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife;
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger);
III. a) Ergänzung der Kilometertafel I, b) Aenderung der Entfernungen für Zollhaus;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife: a) Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz, Abtheilung a), b) Ausnahmetarif Nr. 3 (für Steine), c) Ausnahmetarif Nr. 8 (Dünger etc.), d) Ausnahmetarif Nr. 9 (rohe Kalisalze etc.), e) Ausnahmetarif Nr. 10 (Kalk etc.);
V. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;
VI. Berichtigungen des Tarifes und Aenderungen von Stationsnamen;
VII. Ergänzung des Anhanges zum Tarif.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September 1894.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr; Tarif vom 1. September 1890. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni kommt der IV. Nachtrag zum Tarif vom 1. September 1890 für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und solchen der Schweizerischen Bahnen andererseits zur Einführung.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Bier.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1894 wurde der Ausnahmetarif 23 B (Seite 126 des Nachtrages XI) wie folgt ergänzt:

Von und nach	München C.-B. a)	München C.-B. b)	München O.-B. a)	München O.-B. b)	München S.-B. a)	München S.-B. b)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Reichenberg	3·66	3·20	3·70	3·24	3·66	3·21

Von und nach	Nürnberg C.-B. a)	Nürnberg C.-B. b)	Nürnberg O.-B. a)	Nürnberg O.-B. b)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Reichenberg	3·37	3·08	3·34	3·06

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

BUDAPEST und LEOBERSDORF bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (401)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Gruben-Anlagen,
Mobile Beleuchtungs - Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs - Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungs-Maschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-Fabrikation,**
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 686

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1095	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Langholz bis zu 19 m Länge der Poe. II—19/1, bezw. II—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Plass	Pilsen E.P.P.K.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht jedoch verwendeten beladenen Wagens. Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Im Uebrigen Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 11	kr. 8	kr. 3		Im Kartirungswege		Hinsichtlich der Gebührenberechnung für die eventuell beizustellenden Schutzwagen bleiben die Bestimmungen des Tarif-Theiles, I Abschnitt C, Ziffer IV/2 massgebend
				Kasnian					9	7·5	1·5			
				Oberbřiz					7	6	1			
				Plass	Sulkow-Schacht				13	11	2			
				Kasnian					13	10·5	2·5			
				Oberbřiz					11	9	2			
1096	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandtarifes	Judenburg	Dresden-Neustadt / Sohland	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Vom 10. Juni l. J. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. 149 / 133	Pfg. Weiteres doppelt in Abzug zu bringen		Im Kartirungswege		
				St. Georgen a. M.	Dresden-Neustadt / Sohland					150 / 136				
				St. Lorenzen	Dresden-Neustadt / Sohland					147 / 130				
				St. Michael	Dresden-Neustadt / Sohland					144 / 130				
				Scheifling	Dresden-Neustadt / Sohland					152 / 136				
				Thalheim	Dresden-Neustadt / Sohland					150 / 135				
1097	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz	Pernegg und Mixnitz	Gratwein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagon u. Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1098	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Restaurationswagen dreiachsig, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichov) B.E.B. loco und transit	Oderberg K.F.N.B. loco	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Einhaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende Juli 1894	Localtarife	120·3 kr.	84 kr.	36·3 kr.	Im Kartirungswege		Der Wagen muss für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressirt sein

Fortlaufende Nr.	1099	1100	1101
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
von der und im Namen der	Buschtéhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatsbahnen	Gebrannte Thonerde	des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Düngemittel etc.) giltig im Kartirungswege
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Altkladno, Buschtéhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Dubý, Kladno und Střebichovic-Vinařic	Dresden-Elbkai; Schönpriesen-Umschlag; Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
für die Transportstrecke nach	Bodenbach St.E.G.	Németh-Bogsán; Anina	Rossitz
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894
Bezeichnung	Localtarife	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz per 100 kg	kr. 30·8 — Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	kr. 21 — 21 kr.	142 kr.	150 kr.	77 Pfennige	50*) Pfennige	55*) Pfennige
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	kr. 9·8					
Art der Durchführung	Im Kartirungzwege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die betreffenden Frachtbriefe müssen an Organe oder Dienststellen der königl. Sächsischen Staatsbahnen adressirt sein	Im Verkehre mit den Stationen Duby und Kladno gelangt ausser den hezifferten Frachtsätzen noch eine Znrückungsgebühr von 3 kr. pro 100 kg, hei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, für die Znrückung der Sendungen von den einzelnen Schächten nach den bezeichneten Anfgabsstationen znr Einhebung	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg; weiters beträgt für alle 3 Frachtsätze dio Conrsdifferenz 1 Pfennig für 100 kg, welche im Sinne der Bestimmungen des „Anhanges“ znm Tarife dermalen vom Frachtsatze doppelt in Ahzng zn hringen ist.

Fortlaufende Nr.	1102	1103	1104	1105	1106
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Böhmischen Westbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der		Localbahn Reichenau a/K.—Sollnitz	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schotter	Kokes	Kokes	Cement-Steine, -Platten und -Röhren	Steine, als: Bruchsteine aller Art, unbearbeitet und Schiefer, Sann- und Bordsteine, Pflaster- und Randpflastersteine, sowie auch Mosaikpflastersteine
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Littitz (Answeiche zwischen Senftenberg und Pettenstein)	Sämmtlichen im citirten Tarife genannten Aufgabsstellen	Glückhilfgrube N.M. Friedenshoffnunggrube N.M. Friedenshoffnunggrube B.F.	Trantenau	Geleiseanlage Königshof
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Polepp	Sollnitz	Hieflau und Zeltweg A B	Tannwald	Prag
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Fruchtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen frachtbriefmässig für die Rosahütte bei Sollnitz bestimmt sein		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Vom 7. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Niederschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889		Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, bezw. Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894	Anhang zum Localgütertarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	32·5 kr.	Verschieden		27·6 kr.	a) Classe C 14·4 b) Specialtarif 3 12·2 Kreuzer ö. W.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	19 kr.			22·3 kr.	10·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	13·5 kr.	6·0 kr. ö. W.		5·3 kr.	ad a) 3·9 ad b) 1·7
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungewege		Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Fruchtbriefe mit der reclamirenden Firma als Empfänger, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1895			
Besondere Bemerkungen		Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die officiellen Frachtsätze ermässigen, so verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ansmasse	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1893, unter Poet 2872, für die vorbezeichneten Verkehrsrelationen unter c) und d) verlautbarten Nettosätze werden auf die Dauer des Frachtzugeständnisses unter Aufrechthaltung aller sonstigen hieran geknüpften Bedingungen ad A um die Conskürzungsdifferenzen, ebenso um weitere 0·2 kr. pro 100 kg und ad B um weitere 0·3 kr. pro 100 kg ermässigt, so dass die in der citirten Verlautbarung bezifferten Nachlässe nunmehr bei Glückhilfgrube N.M. und Friedenshoffnunggrube N.M. für Hieflau 9·3 kr. anstatt 9·1 kr. und für Zeltweg 10·2 kr. anstatt 10·0 kr. und bei Friedenshoffnunggrube B.F. für Hieflau 9·4 kr. anstatt 9·1 kr. und für Zeltweg 10·3 kr. anstatt 10·0 kr. betragen.	Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1107	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 des Tarif-Theiles I	Illischestie	Nowosielitza Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen, nach einer russischen Station oder nach „Nowosielitza trs. (für Russland)" lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 65·5	kr. 23	kr. 42·5	Im Kartirungswege	Werden die Sendungen mit nach „Nowosielitza transit (für Russland)" lautenden Frachtbriefen aufgegeben, so hat die Weiteraufgabe ab Nowosielitza innerhalb der Frist von sechs Wochen zu erfolgen und müssen die Sendungen während dieser Zeit unter Bahnaufsicht stehen.*	
				Strigoia					63·5	23	40·5			
				Kaczyka					60·5	23	37·5			
1108	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Böhm.-Skalitz	Smiritz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	7·4 kr.	4 kr.	3·4 kr.	Im Kartirungswege	Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Smiritz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. Der fixe Frachtzuschlag zu Gunsten der S.N. D.V.B. gelangt nicht zur Erhebung	
1109	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pflastersteine	Wien Nordbahnhof	Zistersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	19 kr.	15·5 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
1110	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Die im Tarife für den Grenz-Verkehr Russland—Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894 rücksichtlich des Verkehres zwischen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen einerseits und Szczakowa trs. anderseits für Güter der allgemeinen Wagenladungsclasse à 10000 kg vorgesehenen Frachtsätze finden auch auf jene für Russland bestimmten Güter Anwendung, welche von Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen in Szczakowa in ganzen Wagenladungen anlangen, dort getheilt werden und zu einem Theil nach den Stationen der im vorerwähnten Tarife aufgeführten russischen Eisenbahnen via Granica, und zum anderen Theil auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 60 vom 29. Mai 1894 unter Post 1055 verlautbarten Kartirungssätze via Brody, Nowosielitza und Podwołoczyska nach Russland weitergesendet werden.											

* Dieselben Frachtsätze finden auf Sendungen, welche per Bahn anlangend, ab Nowosielitza per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren), für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldokumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 7. Juni 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf über Obergeorgenthal und Vierzehnhöfen zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Niedergeorgenthal.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bezirksobmann und Bürgermeister Carl von Pohnert in Brüx, als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden, mit dem Erlasse vom 25. November 1893, Z. 59.090 (Vrdgs.-Bl. Nr. 142 vom 14. December 1893), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf über Obergeorgenthal und Vierzehnhöfen zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Niedergeorgenthal auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 16. Mai 1894. Z. 25.721.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 27. Mai 1894, Z. 8565, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Anbringung von Warnungs- und Brückentafeln bei eisernen Bahnüberbrückungen.

Im Nachhange zu dem hierämtlichen Erlasse vom 12. August 1893, Z. 4725, betreffend die Anbringung von Warnungs- und Brückentafeln bei eisernen Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken, wird die geehrte Verwaltung über Auftrag des hohen k. k. Handelsministeriums vom 18. April l. J., Z. 17.780, bekanntgegeben, dass im Hinblicke auf die vom h. k. k. Ministerium des Innern laut des an das h. k. k. Handelsministerium gerichteten Schreibens vom 29. März l. J., Z. 6830, ausgesprochene Zustimmung von der Anbringung von Warnungstafeln bei den Brücken der I. Belastungsclasse abgesehen wird. Dagegen werden die, informatorischen Zwecken dienenden, Brückentafeln ausnahmslos bei allen Brücken anzubringen sein.

Im obigen Sinne sind Seitens des hohen k. k. Ministeriums des Innern auch die politischen Landesstellen verständigt worden.

Wien, am 27. Mai 1894.

Lillenau m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 303. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Mai erstattet Abg. Dr. Russ den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1894 zu erbauenden Localbahnen.

Abg. Lienbacher spricht sich dafür aus, dass zuerst die grossen Staatsbahnlinien ausgebaut werden sollten, bevor man an die Schaffung eines Localbahnnetzes schreite, weil durch die Staatsbahnen manche Localbahnen überflüssig werden können, die Localbahnen aber niemals einen Ersatz für die Staatsbahnen bilden werden. Redner polemisirt gegen den Abg. Wimhölzel, welcher in der Budgetdebatte sich dafür aussprach, dass die Kremsthal- und Mühlkreisbahn zu Staatsbahnen erklärt, und von hier aus ein Anschluss an Triest gebaut werden solle. Er plaidirt für die Erbauung der Tauernbahn, indem er darauf hinweist, dass der Weg über die Tauern die älteste Verbindung zwischen Nord und Süd war; noch heute existiren die Reste einer Römerstrasse über den Radstädter Tauern. An dem Bau der Tauernbahn habe nicht nur Salzburg und Triest, sondern ganz Oesterreich ein Interesse. Wenn gesagt wurde, dass Salzburg ein kleines Land sei, so sei dies nicht seine Schuld; es habe seit tausend Jahren an der Seite Oesterreichs gekämpft, das eine Ehrenschuld an Salzburg abzutragen habe. Redner hofft von der patriotischen Gesinnung des Ministeriums, dass es den Muth und die Mittel finden werde, diese Bahn zu bauen zum Heile Oesterreichs, aber auch zum Wohle der dieser Linie zunächstliegenden Provinzen.

Abg. Swoboda spricht der Regierung den Dank für das Entgegenkommen aus, welches in dem Projecte des Localeisenbahnbaues liege. Dieses Project verdiene die grösste Bewunderung, und man könne dem Herrn Handelsminister dazu gratuliren. Redner spricht die zuversichtliche Hoffnung aus, dass in der Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1895 auszubauenden Localbahnen sich auch die Localbahnen Marienbad—Karlsbad und Neuhof—Weseritz befinden werden. Es sei ein echtes Coalitionswerk, Fragen zur Förderung des Volkswohles zur Lösung zu bringen, welche die nationalen und confessionellen Interessen nicht tangiren. Der Aneinanderschluss der gemässigten Parteien möge dazu dienen, dringende Wünsche zu erfüllen, welche ein grosser Theil der Bevölkerung hegt, und allerwärts Segen zu stiften. Vor der Macht solcher Thatsachen werde selbst die gehässigste Opposition die Segel streichen müssen.

Abg. Dr. Vašatý bespricht eine Concursausschreibung der Betriebsdirection Villach, in welcher von den Bewerbern um zwei zu besetzende technische Beamtenstellen der Nachweis über die Absolvirung einer technischen Anstalt mit deutscher Unterrichtssprache gefordert wurde. In Russland nehme man böhmische Techniker gern, und diese lernen erst dort die russische Sprache.

Redner polemisirt gegen die von dem Herrn Handelsminister im Eisenbahnausschusse aufgestellten Grundsätze für die Staatsunterstützung von Localbahnen. Er empfiehlt sehr eingehend die Berücksichtigung der südlichen Bezirke Böhmens, insbesondere des Bezirkes Blatna.

Abg. Klun lenkt die Aufmerksamkeit der Regierung auf den Bau der Strecke Krainburg—Neumarkt, welche Theilstrecke der Loiblbahn einen nicht unwesentlichen Bestandtheil jener Bahu bilde, welche Triest den Hinterländern näherzurücken bestimmt sei. Redner erwartet, dass die Regierung in der künftigen Herbstsession eine den Bau dieser Bahnstrecke sicherstellende Vorlage dem Hause unterbreiten werde, und beantragt eine diesbezügliche Resolution. Er befürwortet endlich auch die Fortsetzung der Unterkrainer Bahn bis Tschernembl.

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

Die Vorlage, welche die Regierung dem hohen Hause heuer gemacht hat und welche den Ausbau von sechzehn Localbahnlinien ermöglicht, ist durch das Zusammenwirken des Staates, der Landesverwaltungen und der Interessenten zu Stande gekommen, und nur dadurch war es möglich, auf dem Gebiete des Localeisenbahnbaues einen grösseren Fortschritt mit derselben zu inauguriren.

In Bezug auf die Eisenbahnpolitik im Allgemeinen möchte ich vor Allem den Herren folgenden Standpunkt auseinandersetzen, welcher der Eisenbahnpolitik der Regierung zu Grunde liegen muss. In Oesterreich sind wie in den meisten anderen Ländern die wichtigsten und grössten Verkehrsadern ausgebaut, vielleicht weniger systematisch als in anderen Staaten, weil die Eisenbahnpolitik wiederholt eine schwankende war. Sie ist von den Staatsbahnen zu den Privatbahnen übergegangen, hat die Staatsbahnen, die sie gebaut hatte, wieder verkauft und geht derzeit von den Privatbahnen wieder zu den Staatsbahnen über.

Ausserdem lässt es sich nicht läugnen, dass die Festsetzung der grossen Linien nicht allein vom volkswirthschaftlichen Standpunkte ins Auge gefasst worden ist, sondern bei dem Baue von Bahnen eine ganze Reihe von Factoren mitthätig war, welche die Linien mitbestimmt haben. Es waren Provinzialwünsche, es waren zum Theile Wünsche der dominirenden politischen Parteien, welche die eine oder die andere Linie protegirt und zum Zustandekommen der einen oder anderen Linie beigetragen haben, so dass wir merkwürdigerweise den Schlusspunkt der Bahn und den Hafen von Triest dabei gänzlich verloren und Linien, welche vom Norden zum Süden geführt haben, und die zu den wichtigsten gehören, durch die Gebirgsländer nicht in der zweckmässigsten kürzesten Linie geführt haben, und zwar in einer Linie, die schliesslich nicht bei Triest, sondern in Italien mündet und eigentlich den kürzesten Weg nach Venedig darstellt. In dieser Richtung sind Correctivlinien nothwendig. Es ist aber nichts schwieriger, als in einem vorhandenen Eisenbahnsysteme Correctivlinien zu bauen, weil diese auf die Erträgnisse der schon vorhandenen Bahnen einen sehr ungünstigen Einfluss üben.

Könnte man das bestehende Bahnnetz in solcher Weise corrigiren, dass man vorhandene Bahnen auflöst und neue Bahnen baut, dann wäre die Correction noch wohlthätiger, weil sie die gesammte Fracht auf diese Linie lenkt; die Correctivlinien werden aber deswegen weniger erträglich, weil die bestehenden Bahnen als Parallellinie bestehen bleiben.

Diese Schwierigkeiten häufen sich, wenn bloss der volkswirthschaftliche Standpunkt eingehalten wird, in der Frage der Tauernbahn, der Karawankenbahn u. s. w. Weitere Bedenken ergeben sich überdies in Bezug auf die Frage der Möglichkeit der Verstaatlichung der Südbahn, deren Concessionsdauer im Ablaufe begriffen ist, die aber an sich erheblichen finanziellen Schwierigkeiten begegnet und überdies ohne ein Einvernehmen mit Ungarn nicht gelöst werden kann.

Wenn Sie die Schwierigkeiten, die eine solche rationelle Eisenbahnpolitik mit sich bringt, sich vor Augen stellen, werden Sie es begreiflich finden, dass die Regierung — ich spreche hier von meiner Persönlichkeit, die erst so kurze Zeit dem Handelsamte vorsteht — mit einer ausserordentlichen Vorsicht und Objectivität die Studien für diese zukünftigen, etwa nothwendigen Correctionslinien des bestehenden Bahnnetzes betreibt, bevor sie über diese Fragen irgend zu einem abschliessenden Urtheile gelangt. Das Eine mögen Sie mir nur gestatten zu bemerken, dass bei einem Studium dieser volkswirthschaftlichen Fragen zwei Momente wesentlich ins Gewicht fallen, das ist die Concentration der herzustellendeu Verbindungslinien für das Verkehrbedürfniss des wichtigsten inländischen Hafenplatzes Triest und die möglichste Rentabilität der Bahn, so dass die für die Bahnen verlangten Capitalien nicht ganz ausser Verhältniss zum finanziellen Effect für den Staatsschatz stehen.

Die provinzialen Wünsche werden — ich muss das zu meinem Bedauern sagen — dabei von wenig oder gar keinem Einflusse sein, weil sie in Bezug auf solche Hauptlinien wirklich nicht massgebend sein dürfen. Für die Erfüllung der Wünsche der Länder ist eben der Ausbau des Localbahnnetzes gedacht, welches nach dem Ausbau der Hauptlinien, die sich nach grossen Principien richten sollen, nicht nur die Bedürfnisse der einzelnen Länder, sondern jene der berührten Gegenden, der einzelnen Städte und Orte berücksichtigen soll. Diese Bahnen theilen sich nach meiner Auffassung in drei Gruppen, wenn ich von den grossen Hauptbahnen, den vorwiegend im staatlichen Interesse herzustellenden Bahnen, absehe, die in Zukunft wohl nur der Staat und keine Privatunternehmung mehr bauen wird. Dann sind zunächst die sogenannten Hauptbahnen zweiter Ordnung, das sind Bahnen, welche als Ergänzungslinien des bestehenden Hauptbahnnetzes zu dienen bestimmt sind, welchen ein staatliches, eventuell ein militärisches Interesse beizulegen ist, und zu deren Ausbau der Staat mit voller Berechtigung, in welcher Form immer, einen grösseren Geldbeitrag leistet. Denn es ist klar, dass, wenn eine Linie mit Schmalspur dem Bedürfnisse eines abgelegenen Seitenthales genügen würde, die Concession dafür aber nicht ertheilt werden kann, weil aus staatlichen Rücksichteu die Normalspur angewendet werden muss, weil oder wenn die Bahn aus solchen gesammtstaatlichen Rücksichten für eine namhaftere Leistungsfähigkeit angelegt werden muss, die hieraus resultirenden Mehrkosten der Bahn von den eigentlichen Localinteressenten nicht recht getragen werden

können. Das sind die staatlichen Momente, welche einen solchen staatlichen Znschuss bei Bahnen zweiter Ordnung meiner Ansicht nach rechtfertigen. Nun muss ich anch da bitten, dass man die Beurtheilnng, welche Bahnen als solche zweiter Ordnnng anzusehen seien, eben wieder dem Staate und den staatlichen Organen überlasse, nicht aber, dass der Projectant einer Localbahn schon von vornherein bestimmt, diese meine Localbahn halte ich für eine Bahn zweiter Ordnung, und deshalb fordere ich von dir, Staat, dass du sie unterstützest.

Die Bahnen der zweiten Gruppe sind die eigentlichen Localbahnen, nnd das sind solche, welche als Saugadern bestehender Bahnen ein nenes Verkehrsgebiet erschliessen und es zur Hauptbahn führen. Solche Bahnen sind meist als Sackbahnen denkbar und sollen nicht, wie das sehr häufig der Fall ist, gleich als Verbindnngsbahnen mit vielen anderen gedacht werden, so dass aus diesen wiederum eine grosse Verkehrsader sich entwickeln könnte. Das soll nicht der Charakter von Localbahnen sein, denn dnrch solche Verbindungsbahnen würden in sehr vielen Fällen nur Parallel- nnd Concurrenzbahnen entstehen, die dann die Frachten der schon bestehenden Hauptbahn wegnehmen. Solche Localbahnen können wieder normalspurig oder schmalspnrig gebaut werden. Die Herren wissen, dass ich ein Freund der Schmalspnr bin. Ich glaube, dass die Schmalspur dasjenige System ist, welches bei den Localbahnen in geeigneten Fällen sehr glücklich angewendet werden kann, weil nicht nur der Ban der Schmalspurbahnen, sondern auch der Betrieb derselben ein ungleich billigerer ist und die Billigkeit der Localbahnen ihre Existenz nnd ihren Ansbau im Grossen ermöglicht.

Anschliessend an diese Localbahnen würde dann noch als dritte Gruppe das System der Tertiärbahnen zu berücksichtigen sein, die bis jetzt in Oesterreich noch nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Sie sollen die äussersten Ausläufer des Bahnnetzes bilden, bis zur unmittelbaren Productionsstelle, znr Fabrik, znr Wasserkraft führen, so dass der Zusammenhang der Tertiärbahnen mit den Localbahnen und den Hauptbahnen ein Geäder bildet, welches zum Theile die alten Strassen ersetzt und einen um so wichtigeren Factor der Volkswirthschaft darstellt, als die Kosten der Fracht anf gewisse Entfernnngen an nnd für sich schon die Existenz mancher Industrie unmöglich machen können. Ich glaube, dass für diese letzteren Bahnen vorzngsweise die Betheiligung des Privatcapitals und die geringste Initiative des Staates nothwendig ist, um sie lebendig zn gestalten. Der Nntzen, der aus solchen Bahnen ganz untergeordneter Bedeutung entstehen soll, und der, wie ich hier sehr offen bekenne, auch die Förderung solcher Nebenbahnen vom staatlichen Standpnnkte gerechtfertigt erscheinen lässt, ist offenbar ein zweifacher. Es ist erstens der directe Nutzen der Erhöhnng der Erträgnisse der Hauptbahnen, welche, man mag die Verstaatlichnng beschleunigen oder verlangsamen, immerhin allmälig der Verstaatlichnng naturgemäss zugeführt werden, und es ist andererseits eine Vermehrung des Wohlstandes durch die Steigernng der Ertrags- und der Concurrenzfähigkeit nicht nur der Indnstrien, sondern auch der landwirthschaftlichen Production, deren Erzengnisse erst dadnrch an den Markt kommen, gegeben. Diese Linien sind aber überdies die Träger einer grösseren Bildnng, welche sie bis in die entlegenen Thäler führen, nicht nnr dnrch den fremden Tonristen allein, obwohl anch er ein Träger der Bildung ist, sondern sie sollen den gesnnkenen Mnth der abseits lebenden Bevölkerung heben, weil sie dadurch an die Strasse des Weltverkehres gelangt und sich an den Verkehr gewöhnt. Deshalb ist es auch vollkommen berechtigt, dass die Interessenten und die autonomen Körperschaften den Ausbau der Localbahnen unterstützen. Es wird aber auch die Regiernng nur solche Localbahnen fördern können, bezüglich welcher das Interesse der Interessenten, die Theilnahme der autonomen Körperschaften sich ansspricht und bethätigt. Darin liegt nicht nur eine Garantie, dass die Localbahn wirklich zweckmässig ist, weil Jene, die an der Capitalsbeschaffung mitbetheiligt sind, ein Interesse daran haben, die Richtigkeit nnd die Ertragfähigkeit der Bahn selbst genau zu erheben, sondern anch das Correctiv, dass vorerst nur die wirthschaftlich zweckmässigeren Bahnen gebaut werden nnd dass nicht chimärische Bahnprojecte auftanchen, welche schliesslich zn einem Schlagworte werden, aber an nnd für sich einfach undnrchführbar sind, weil sie wirthschaftlich nnd finanziell nicht berechtigt sind, während eine ganze Reihe von anderen Linien vielleicht nicht gebant werden oder znrückgestellt werden, die vollberechtigt wären, für welche aber kein Träger da ist. Sehr viele Eisenbahnen verdanken ihr Entstehen einem einzelnen Manne, der sich derselben angenommen hat und im Stande war, hier im Abgeordnetenhanse das allgemeine Interesse dafür zu erregen. Andere Gegenden, die vielleicht ebenso berechtigt gewesen wären, in das Bahnnetz einbezogen zu werden, fanden die wirksame Unterstützung eines solchen Mannes nicht. In dem Momente aber, als die autonomen Vertretungen, als die Bezirke, die Gemeinden und die Interessenten sich auf das Studium der Localbahnen verlegen, wird kein Interessentenkreis, der die Ausführung einer Localbahn mit Recht verlangen kann, unbefriedigt bleiben. In einem solchen Zusammenwirken der vorgenannten Factoren liegt also ein wichtiges Correctiv gegen eine unsystematische Ausgestaltung des Localbahnwesens.

Was nun das Erträgniss solcher Bahnen betrifft, so ist bekannt, dass, je grösser verhältnissmässig das Capital ist, desto geringer sich die Verzinsung heransstellt. Bei dem ungeheuren Capitale, das heute schon in den Staatsbahnen investirt ist, mit nahezu einer Milliarde, beträgt die Verzinsung nahezu $2^1/_2$ pCt. Diese Verzinsung von $2^1/_2$ pCt. bei den Staatsbahnen bietet einen Anhaltspunkt für die Beurtheilung des Erträgnisses weiterhin zu erbauender Bahnen; denn wir dürfen nicht vergessen, dass in Oesterreich wegen der gebirgigen Gestaltung des Landes stets ausserordentlich hohe Baukosten erforderlich waren, dass wir, wie ich schon gesagt habe, die Bahnen nicht immer nach vorbedachten einheitlichen Plänen ausgeführt haben, und dass die bestehenden Bahnen damals, als das Privatcapital sich daran betheiligte — wir können es sagen — zum grossen Theile überhaupt zn theuer gebaut worden sind. Auch bringen heute die technischen Fortschritte es mit sich, dass die Bahnen an und für sich billiger gebaut werden, als es früher der Fall war, wo man eine ganze Reihe von Erfahrungen bezüglich des Tunnelbaues, der Eisenconstructionen u. s. w. noch nicht hatte. Andererseits müssen Sie bedenken, dass unser Staatsbahntarif ein niedriger ist. Wenn also theurere Bahnen, die überdies zum Theile aus staatlichen oder militärischen Rücksichten gebaut worden sind, wie z. B. in Galizien, bei niederen Tarifen circa $2^1/_2$ pCt. zahlen, so ist man vollständig berechtigt, anzunehmen, dass eine Localbahn, welche mit billigem Capital billig gebaut ist, und welcher der Staat die Einhebung eines höheren Tarifes gestattet, um sie erträglich zu machen, zum mindesten 3 pCt. tragen muss, wenn ihre Lebensfähigkeit dargethan werden soll. Wenn nun die Länder sich entschliessen, die Garantie für denjenigen Theil der Baukosten zu übernehmen, der sich verzinst, was bei 3perc. Verzinsung zwei Drittheile des Capitals ausmachen würde, so bliebe nur ein Drittheil unverzinst, und diese Quote müssten eben die Interessenten decken. Ich will damit nicht sagen, dass nicht das Land oder der Staat auch als Interessent betheiligt sein kann, und ich will nicht sagen, dass der Staat nicht dort, wo die Bevölkerung wirklich zu arm ist, um den erforderlichen Interessentenbeitrag aufzubringen, als Interessent im allgemeinen Staatsinteresse und speciell als Besitzer der anschliessenden Hauptbahn eintreten kann. Aber die Grundbedingung eines Erträgnisses muss vorhanden sein. Um ein solches zu erzielen, muss billiges Capital zur Verfügung stehen, welches wohl nur auf Grund einer Garantie zu beschaffen ist, nnd es mnss ferner die Möglichkeit des billigen Baues und des billigen Betriebes gegeben sein.

Die Gesetzgebung, also die staatlichen Massnahmen, werden wesentlich darauf gerichtet sein, diese Möglichkeit des billigen Baues und Betriebes zu bieten, weil sie damit auch die Möglichkeit eines ausreichenden Ertrages bieten, und nur durch die Möglichkeit eines solchen Ertrages ist die Möglichkeit eines sehr ausgedehnten Ausbaues der Localbahnen gegeben.

Diese Principien, die ich mir hier zu entwickeln erlaubte, nachdem ich die Localbahnfrage bisher noch nicht zu besprechen Anlass hatte, sind in dem vorliegenden Gesetze verwirklicht, und zwar in verschiedenen Gruppen in verschiedenen Richtungen. Da finden Sie Bahnen in Steiermark, welche eben zu der Grnppe der Bahnen zweiter Ordnung gehören, z. B. die Bahn Zeltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan, welche eine Verbindungslinie zwischen bestehenden Bahnen schaffen und einen schwierigen Gebirgsübergang bei Obdach bedingen, auch für eine erhöhte militärische Leistungsfähigkeit eingerichtet werden müssen, weil denselben eventuell auch eine militärische Bedentung beizulegen ist.

Wir in Steiermark in Verbindnng mit Kärnten hätten diese Bahn schmalspurig gebant und auch die schon normalspurig hergestellte Staatsbahn Wolfsberg-Unter-Drauburg so projectirt; unseren Bedürfnissen wäre durch eine solche Anlage vollständig entsprochen worden, und wir hätten keinen Kreuzer vom Staate als Subvention verlangt.

Ebenso wie wir — nnd das möchte ich dem Herrn Abg. Dr. Vašaty erwidern, der mir ebenso wenig zuhört, wie ich manchmal ihm — in Steiermark die Ansprüche an den Staat nicht hochgespannt haben, denn wir haben vier Bahnen

ohne einen Kreuzer Zuschuss von Seite des Staates gebaut, hätten wir — wie gesagt — auch diese Bahnen so gebaut, weil ich schon damals der Ansicht war, dass der Staat dort beizuziehen ist, wo das der Rentabilität der Bahn entsprechende Anlagecapital mit Hilfe des Landes und der Interessenten nicht aufgebracht werden kann. Wir hatten auf Grund einer entsprechend sichergestellten Rentabilität das Anlagecapital für vier Bahnen in Steiermark aufgebracht, und ich hoffe auch, dass das Land Steiermark, welches die Garantie bezüglich dieser Bahnen geleistet hat, hiedurch nicht zu Schaden kommen wird.

Ich möchte das immer wieder betonen, dass das Verlangen einer Garantie von Seite der Länder nicht dahin aufzufassen ist, dass von denselben eine wirkliche Zahlnng verlangt wird, sondern dass auf Grund einer solchen Garantie billiges Capital beschafft werde; das billigste Capital aber wird immer in der Weise beschafft, wie es in Steiermark beschafft worden ist, indem das Land selbst die Geldbeschaffung übernimmt, selbst Eisenbahn-Anlehen aufnimmt, wodurch jede Erhöhung des Capitals durch irgend welche Nebenauslagen vermieden wird.

Sie haben ferner in diesem Gesetze andere Bahnen, so in Böhmen, dessen Landesvertretung auf Grundlage des böhmischen Localbahngesetzes in wirklich dankenswerther Weise auf die Intentionen der Regierung eingegangen ist und so in einem Zuge Grosses für die Entwicklung des Localbahnwesens im Lande geschaffen hat. Ich hoffe daher und habe die Ueberzeugung, dass diese Action Böhmens sich dadnrch als richtig erweisen wird, dass Böhmen in Folge der übernommenen Garantie zu keinen reellen Opfern herangezogen und demnach in seiner Capitalskraft nicht geschwächt werden wird.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einmal den Wnnsch aussprechen, dass die Beispiele, welche uns aus Steiermark und nun auch aus Böhmen vorliegen, auch die anderen Länder ermuthigen werden, diesen Beispielen zu folgen. Ein sehr günstiges Beispiel haben wir in Galizien, welches nicht nur ein zweckmässiges Eisenbahngesetz geschaffen, sondern auch schon eine bedeutende Summe, und zwar jährlich 300.000 fl. durch 75 Jahre, zur Einstellung in das Landesbudget bewilligt hat, um den Ausbau seiner Localbahnen in wirksamster Weise zu fördern.

Diese Theilnahme des Landes an der Capitalbeschaffung für seine Localbahnen ist eine grosse, und ich bin überzeugt, dass wir dadurch in den nächsten Jahren in der Lage sein werden, eine Reihe von Localbahnen in diesem Lande sicherzustellen. Nur möchte ich Galizien ermuntern zu dem nothwendigen Schritte der Uebernahme der Garantie bezüglich eines Theiles des bevorrechteten Capitals, weil andererseits die Uebernahme der Garantielast für den Staat gerade das allerschwerste ist, wie ich früher gesagt habe, theils wegen der Schwierigkeit ausreichender Erhebungen, theils wegen der Höhe der in Betracht kommenden Beträge, welche gewöhnlich den directen Capitalszahlungen gleichgestellt werden.

Durch diese Klarlegungen werden die Wünsche, welche in Bezug auf die staatliche Unterstützung einzelner Bahnprojecte ausgesprochen worden sind, ganz speciell für Tschernembl einerseits und für die Localbahn Krainburg—Neumarktl andererseits sogleich eine Beantwortung finden.

Die angeregten Krainer Bahnen nach Neumarktl, Tschernembl und Möttling sind Bahnprojecte, welche — meiner Ansicht nach — sehr gut im Wege dieser Actionen, welche ich hier gekennzeichnet habe, sofort durchgeführt werden könnten, und zwar als schmalspurige Localbahnen. Wenn man nun aber, wie der Herr Abg. Klun gemeint hat, diese Theilstrecke nach Neumarktl gleich in Verbindung bringt mit der Loiblbahn, so ist die Sache ganz anders. Die Frage der Loiblbahn ist noch so wenig reif, dass die fragliche Bahn als Theilstück der Loiblbahn nicht gebaut werden kann, schon gar nicht als Localbahn. Denn ich kann eine Bahn nicht mit dem Gedanken des Umbaues, sondern nur schon so, wie sie dauernd angelegt werden soll, ausführen. Die Bedürfnisse einer schmalspurigen Localbahn, die eventuell genügen würde, und jene einer grossen continentalen Hauptbahn sind so vollständig verschieden, dass ich sie nicht miteinander vereinbaren kann. Hier liegt die Schwierigkeit des Ausbaues der Linie nur darin, dass sie an einer als Hauptbahn projectirten Hauptbahnlinie liegt. Das ist eine Schwierigkeit, keine Erleichterung, und das ist vielleicht die einzige Schwierigkeit, die bei diesen Localbahnen, die ich im Uebrigen sehr gern znr Durchführung bringen möchte, liegt. Wir werden aber nichtsdestoweniger sowohl bei dieser Babn als bei anderen Bahnen, die angeregt und gewünscht worden sind, immer von diesem Gesichtspunkte ausgehen, und ich kann den Herren aus Krain versichern, dass es mir zur ganz besonderen Genugthuung gereichen würde, auch dort das Localbahnnetz in ihrem Sinne mit Hilfe des Landes und der Interessenten ausgestalten zu können.

Es sind ja noch andere Wünsche zu Tage getreten, die ich hier nur mit einem Worte berühren möchte. Da ist zum Beispiel eine Bahn, die von grösserer Bedeutung für Steiermark ist, die des Ueberganges über den Wechsel, die ja auch nicht als Localbahn, sondern schon als Bahn zweiter Ordnung betrachtet werden muss, deren amtliche Behandlung aber Schwierigkeiten begegnet in Folge des Zusammenhanges mit einer Privatbahn, die von Wien bis nach Aspang führt. Dieser Bahnverbindung ist aber ohne Zweifel eine Bedeutung beizulegen, insofern hiedurch eine kürzere Linie nach dem Süden und eine zweckmässige neue Verbindung mit Bosnien, sowie ein Bahnanschluss nach Dalmatien ermöglicht werden könnte.

Sie sehen, meine Herren, dass ich hier so hypothetisch spreche, dass ich dabei nicht beim Worte genommen werden kann. Zu der von mir skizzirten Localbahn-Action gehört aber noch Eines, und das sind recht tüchtige Ingenieure, welche die Sicherheit der Berechnung haben und welche nicht nach Hinauf, sondern nach Herunter zu rechnen gewohnt sind oder die es lernen; und die Privatbahnen, wo die Billigkeit als erstes Moment obensteht, werden es hoffentlich den Ingenieuren nach und nach beibringen, wie man nach Herunter rechnet, das heisst, wie man die Bahn auf die Billigkeit und nicht auf die Schönheit und die grossen Anforderngen einrichtet.

Zu diesem Zwecke möchte ich wieder von dieser Stelle den Landesvertretnngen rathen, Eisenbahnämter oder doch wenigstens Ingenieure anzustellen, welche solche Localbahnprojecte überprüfen, Ertragsberechnungen aufstellen können und mit dem Localeisenbahnamte, welches die Regierung nunmehr eingerichtet hat, und welches mit dem 1. Juni in volle Action tritt, in Verbindung zu bringen. Es wird dann nicht nothwendig sein, eine ganze Reihe von Projecten hier mit grösserem oder geringerem Nachdrucke zu besprechen oder die Nichtdurchführbarkeit der Regiernng zur Last zu legen, weil sich dann die Wünsche über die in Verhandlung stehenden Localbahnprojecte dort abspielen werden von der Aufstellung der ersten Concessions-Bedingnisse bis zur effectiven Durchführung und Inbetriebsetzung der Bahn.

Als Schluss dieser Action hätte ich sehr gern dem geehrten Hause das neue Localbahngesetz vorgelegt. Aber einerseits ist es im Schoosse der Ministerien noch nicht vollständig durchberathen und andererseits konnte nicht die Hoffnung gehegt werden, dass in dieser überbürdeten Reichsrathssession das Gesetz noch durchberathen würde.

Ich nehme aber keinen Anstand, den Herren die Grundprincipien dieses neuen Gesetzes in einigen Worten darzulegen. Da wären erstens einmal Erweiterungen der gegenwärtig äusserst beschränkten administrativen Befngnisse der Regierung in Bezug auf die Gewährung von Erleichterungen nnd Begünstigungen für neue Localbahn-Unternehmungen. Das andere wäre eine für den Unternehmer günstige, d. h. hier möglichst billige Uebernahme der Localbahn in den Staatsbetrieb, denn eine der schwierigsten Sachen bei der Sicherstellung von Localbahn-Projecten ist die Betriebsübernahme, nnd da soll der Staat, meiner Ansicht nach, nicht ein gutes Geschäft zu machen suchen, sondern er kann eher riskiren, ein schlechteres Geschäft bei der Betriebsführung zu übernehmen, wenn nur dadurch die finanzielle Sichorstellung einer Bahn ermöglicht wird, nachdem der Betrieb und der Verkehr steigt und dadurch sich die Betriebsergebnisse verbessern. Ein weiteres Moment sind die Kosten der Anschlussbauten. Man kann wohl sagen, dass jede bestehende Bahn, an welche sich eine neue Localbahn anschliesst, dieser Station, resp. dem Betriebe der Hauptbahn unbedingt einen Vortheil bringt, und der Vortheil, der daraus entsteht, ist mit Ermässigung des Beitrages zu den Kosten der Erweiterung des Anschlussbahnhofes wirklich nicht zu hoch berechnet. Eine weitere Förderung des Localbahnbaues dürfte vielleicht darin bestehen, die Bahn durch Beistellung von Fahrbetriebsmitteln zu unterstützen, denn diese Fahrbetriebsmittel stellen einestheils immer einen bedeutenden Theil der Kosten des Anlagecapitals dar, und anderntheils werden sie — wie ich die Erfahrung gemacht habe — mitunter in einer so grossen Anzahl gefordert, wie sie für den Localbahnbetrieb, mindestens in den ersten Betriebsjahren, nicht unbedingt erforderlich sind. Es müsste also da ein Mittel gefunden werden, bei Aufrechthaltung des Betriebes die Bahnunternehmung selbst durch den Aufwand für die Fahrbetriebsmittel nicht allzu sehr zu belasten. — Ferner müssten die zum Bane erforderlichen Materialien von den bestehenden Bahnen zum Selbstkostenpreise zugeführt werden, denn da die Bahn durch die Erbauung der Nebenbahn ohnehin einen Vortheil erringt, soll sie nicht obendrein noch durch die Fracht von Materialien gewinnen. Es ist hier immer der in-

directe Vortheil für die Anschlussbahnen gedacht, der unstreitig ein grosser ist. Bei den Tertiär- und Kleinbahnen wäre die Benützung der Reichsstrassen unter den günstigsten Bestimmungen im Gesetze auszusprechen, weil ja diese Strassen die einzigen Linien sind, auf denen sich Kleinbahnen billig entwickeln können, die sehr häufig die Kosten eines selbstständigen Unterbaues nicht vertragen. Das wären Typen von Bahnen untergeordnetster Bedeutung, welche sich an die kleine Schleppbahn unmittelbar beim Betriebe anreihen.

Damit habe ich Ihnen, meine Herren, im Grossen entwickelt, welche Intentionen und Wünsche die Regierung in Bezug auf den Ausbau der Localbahuen hat. — Ich lege darauf ein grosses Gewicht und möchte betoneu, dass die Regierung in dieser Action, sowie in allen übrigen Actionen, ganz besonders aber in der in Verhandlung stehenden Localbahn-Action, sich von politischen Momenten absolut nicht leiten, ja nicht einmal, was vielleicht ein schöner Charakterzug der Coalition ist, von der Opposition und den heftigsten oppositionellen Rednern von diesem principiellen Standpunkte ablenken lässt, sondern die berechtigten Anforderungen der Letzteren trotzdem gerade so berücksichtigen wird wie die übrigen begründeten Wünsche und Anregnngen auf dem Gebiete des Localbahnwesens. Nur erbitte ich mir für die Regierung auch die Objectivität der Herren Abgeordneten und der Parteien nnd ersuche dringend, die Regierung nicht zu einem Bahnbau aus politischen oder Parteirücksichten drängen zn wollen. — Die Opposition insbesondere bitte ich, nicht etwa zn glauben, dass, weil eine oder die andere Bahn nicht sichergestellt wird, dies aus dem Grunde der Opposition nicht geschieht, sondern wir wünschen und müssen daran festhalten, dass die Entwicklung des Localeisenbahnwesens der gesammten Volkswirthschaft zu Gute zu kommen hat, dass also nur jene Bahnprojecte ansgeführt werden sollen und dass nur so gebaut werden soll, wie dies volkswirthschaftlich und vom gesammtstaatlichen Interessen-Standpunkte gerechtfertigt erscheint.

Abg. Kaftan erklärt sich mit den von dem Herrn Minister dargelegten Grundzügen des Localbahnwesens vollständig einverstanden. Es sei das erste Mal, dass die Regierung an das Abgeordnetenhaus mit einer Eisenbahnvorlage herantrete, durch welche eine Reihe von wichtigen Localbahnen finanziell gesichert erscheine. Könne den Herrn Handelsminister diese Vorlage mit grosser Befriedigung erfüllen, so habe er damit zugleich dem Kronlande Böhmen gegenüber eine langjährige Pflicht der Regierung erfüllt. Redner weist darauf hin, dass in der Vorlage eine Anzahl von Linien Aufnahme fand, um deren Zustandekommen sich die Bevölkerung seit einer Reihe von Jahren vergeblich bemühte, und welche einem wahren Bedürfnisse entsprechen. Insbesondere spricht er seine Befriedigung über die Aufnahme der Localbahnlinie Zwittau—Polička in die Vorlage aus. Redner betont sodann anch die Wichtigkeit der anderen auf Böhmen entfallenden Localbahnen, und würde nur wünschen, dass auch der Herr Ackerbauminister für die böhmische Kohlenproduction ein ähnliches Entgegenkommen zeigen würde, wie der Herr Handelsminister für das Verkehrswesen Böhmens. Man könne den Bau von Localbahnen auch durch Gewährung von Begünstigungen heben, wie der Herr Handelsminister auch selbst hervorgehoben habe. Redner nnd seine Parteigenossen betrachten die diesjährige Localbahnvorlage für Böhmen als eine Abschlagszahlung, und hoffen, dass auch eine grosse Zahl anderer wichtiger Linien, welche Redner aufzählt, in Bälde folgen werde, darunter die Linie Marienbad—Karlsbad und die Linie Strakonitz—Blatna—Březnic. Schliesslich wiederholt Redner den schon oft in diesem Hause zum Ausdrucke gebrachten Wunsch auf Verstaatlichung der böhmischen Westbahn und bringt einen diesbezüglichen Resolutionsantrag ein.

Abg. Dr. Bártoli erklärt, gern für die Vorlage zu stimmen, wünscht aber auch die Berücksichtigung Istriens, insbesondere den Bau einer schmalspurigen Localbahn Triest—Parenzo—Caufanaro, welche nicht mehr als 700.000 fl. beanspruchen würde.

Abg. Dr. Otto Polak spricht sich für den Bau der Linie Marienbad—Karlsbad aus; noch mehr aber liege ihm die Zweiglinie Schönwehr—Elbogen am Herzen.

Abg. Freiherr von Malfatti begrüsst die Vorlage als einen ersten Schritt mit Vergnügen, weun auch das Gebiet von Trient dabei nicht bedacht sei. Er hofft aber, dass auch jene Localbahnlinien in Südtirol, für welche die Projecte technisch nnd finanziell bereits vollständig ausgearbeitet seien und für welche die Interessenten grosse Beiträge gezeichnet haben, in nächster Zeit zur Ausführung gelangen. Es seien dies die Linien: Riva—Tione—Pinzolo, Trient—Cles—Malé und Lavis—Cembra—Cavalese.

Abg. Dr. Gross tritt für den Bau der Linie Iglau—Amstetten ein, welche eine kürzere Verbindung des südlichen Mähren und eines Theiles von Böhmen mit den Alpenländern schaffen und einem von Verarmung bedrohten Landestheile Mährens Hilfe bringen würde.

Abg. von Forcher begrüsst die Vorlage vom Standpunkte der Steiermark. Er anerkennt die Verdienste des Herrn Handelsministers nnd wünscht die baldige Einbringung des Reichsgesetzes für das Localbahnwesen. Bei der Beschaffung der für die in Rede steheuden Localbahnbauten nöthigen Industrie-Erzeugnisse möge derart vorgegangen werden, dass keine Ueberproduction auf einem Gebiete eintrete und die Industrie dauernd Beschäftigung finde.

Abg. Vošnjak beantragt und begründet folgende Resolution: „Die Regierung wird eingeladen, durch Staatsorgane die Projectsverfassung eiuer directen Bahnverbindung der Station Stein der Laibach-Steiner Bahn mit einem passenden Punkte der Cilli-Wöllaner Bahn zu veranlassen und möglichst bald dem Abgeordnetenhause concrete Anträge behufs Ausbaues dieser Verbindungsbahn vorzulegen.“

Abg. Dr. Stöhr begrüsst den Gesetzentwurf und die Erklärung des Herrn Ministers, dass die Vorlage über den Bau der Linie Marienbad—Karlsbad noch im Herbste dieses Jahres werde eingebracht werden. Allerdings sei die Bedingung hinzugefügt worden, dass die Interessenten ihre Opferwilligkeit entsprechend beweisen. Diese Bedingung sei aber bereits erfüllt. Die von der Bevölkerung bewiesene Opferwilligkeit sei geradezu staunenswerth. Redner erklärt gegenüber dem Abg. Otto Polak, dass das Carlsbader Actionscomité keine feindselige Haltung gegen das Project der Zweiglinie Schönwehr—Elbogen einnehme, sondern nichts sehnlicher wünsche, als dass auch die Linie Schönwehr—Elbogen zu Stande komme, aber unabhängig von der Linie Marienbad—Karlsbad.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ bemerkt zunächst mit Rücksicht auf die in der Debatte ausgesprochenen Wünsche, welche über die Vorlage hinausgehen, dass der Ausschuss sich jeder Resolution enthalten habe, welche eine Bahnstrecke betreffe, die nicht in einem genetischen oder geographischen Zusammenhange mit den vorgeschlagenen Bahnen stehe. Er könne deswegen auch die im Hause vorgeschlagenen Resolutionen im Nameu des Ausschusses zur Annahme nicht empfehlen. Der Berichterstatter polemisirt sodann gegeu die Ausführungen des Abg. Dr. Otto Polak. Die Stellungnahme des Ausschusses, dass zuerst die Linie Marienbad—Karlsbad von der Regierung sichergestellt werden solle, sei eine ganz richtige, denn dann liege kein Anstand vor, auch die Zweiglinie Schönwehr—Elbogen auszubauen. Bezüglich des vorliegenden Gesetzes bemerkt der Berichterstatter, dass dasselbe ein Gesetz für ein Uebergangsstadium sei, welches, wie er hofft, nur noch dieses Jahr dauern werde, denn es wäre wünschenswerth, wenn das neue Localbahngesetz mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit treten würde. Er freue sich, aus den Aeusserungen des Herrn Handelministers einige Andeutungen über das neue Gesetz erhalten zu haben. Der Berichterstatter bespricht hierauf die Finanzirung der Localbahnen. Die Stammactien sollen nicht erst dann zu einer Rente kommen, wenn die geleisteten Garantievorschüsse für das Vorzugscapital voll zurückgezahlt sind. In diesem Falle würden die Gemeinden von den Bezirksvertretungen die Bewilligung zur Aufnahme von Darlehen behufs Zeichnung von Stammactien nicht bekommen und ebenso würde die Bezirksvertretung die Bewilligung des Landesausschusses nicht erhalten, wenn die Rente für die Stammactien für alle Zeiten unmöglich wäre. Das Handelsministerium möge jeden derartigen Versuch zurückweisen. Bezüglich der Rentabilitätsberechnuug spricht der Berichterstatter den Wunsch aus, dass die Regierung eine Garantie deshalb nicht verweigern möge, weil die Wahrscheinlichkeit eines Erträgnisses vorliegt, welches so hoch ist wie die Bedürfnisse für die Zinsen uud die Tilgung des Prioritäten-, bezw. Vorzugscapitales. Weiter spricht er den Wunsch aus, dass bei Vergebung von Bauten die Bauunternehmer dadurch herangezogen werden sollen, dass man es ihnen möglich macht, einen bürgerlichen Gewinn zu erzielen. Bezüglich der Betriebsverträge wünscht er, dass der Staat den Betrieb in einer dem Unternehmen günstigen und dasselbe fördernden Weise übernehme.

Der Unterschied zwischen den steirischen und böhmischen Verhältnissen, bemerkt Redner, bestehe wesentlich darin, dass in Steiermark das Land das führende Element des Localbahnwesens ist, in Böhmen das helfende. In Steiermark müssen die

Verkehrsbedürfnisse gesucht und viel stärker unterstützt werden als in Böhmen. In Böhmen braucht man nichts Anderes als den Credit des Landes und eine mässige Unterstützung der Regierung; in Böhmen wird über kurz oder lang eine jede Bahn voraussichtlich rentabel werden, und deshalb kann den finanziellen Anforderungen Böhmens mit viel grösserer Leichtigkeit nachgekommen werden als in anderen Ländern. Das Bedürfniss des Volkes, der Verkehr, die Arbeit der Völker, sei in diesem Falle das Entscheidende, und dem habe man durch solche Gesetze nachzukommen, wie es das vorliegende ist, welches der Berichterstatter dem Hause zur Annahme empfiehlt.

Das Gesetz wird in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen. Die vom Ausschusse vorgelegten Resolutionen werden ebenfalls angenommen, dagegen die in der Debatte beantragten Resolutionen abgelehnt.

Die Regierungsvorlage, betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina wird nach dem Referate des Abg. Popper ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Die Abgeordneten Edler von Burgstaller, Ritter von Schlitz, Graf Franz Coronini, Lienbacher, Dr. Steinwender und Genossen beantragen: „Die Regierung wird aufgefordert, bei Eröffnung der kommenden Herbstsession eine Vorlage einzubringen, durch welche der Bau der Tauernbahn sichergestellt wird."

In der 305. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Juni ergreift das Wort

Se. Excellenz Handelsminister Graf Wurmbrand:

In der Sitzung vom 11. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Perić und Genossen in Betreff der Uebernahme von Officieren der k. und k. Kriegsmarine in den Dienst des österreichischen Lloyd eine Anfrage an mich gerichtet, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

Was zunächst die Aufnahme von k. und k. Seeofficieren in den Dienst des Lloyd anbelangt, so muss ich vor Allem darauf hinweisen, dass nach Artikel XXVII des Schiffahrts- und Postvertrages mit dem Lloyd vom 12. August 1891 „bei Anstellungen im Seedienste den activen und Reserve-Seeofficieren, sowie den Reservecadetten der Kriegsmarine unter gleichen Bedingungen vor anderen Bewerbern der Vorzug zu geben ist".

Es haben wohl in Angelegenheit der Aufnahme von k. und k. Seeofficieren in den Lloyd Verhandlungen stattgefunden, doch ist es zu einem förmlichen Vertragsabschlusse nicht gekommen, und selbst dagegen liesse sich wohl keine begründete Einwendung erheben, weil der Lloyd ohnehin auf Grund seiner vertragsmässigen Verpflichtung, wenn k. und k. Seeofficiere sich bewerben, auf dieselben eventuell in grösserer Anzahl auch dann Rücksicht nehmen müsste, wenn keinerlei besondere Abmachung mit der Kriegsmarine-Verwaltung getroffen worden wäre.

Dabei möchte ich auch bemerken, dass es doch nicht angängig erscheint, die Stellen beim Lloyd wie eine Art Reservat der Küstenprovinzen zu betrachten und andere Staatsangehörige als nicht berechtigt für solche Posten zu behandeln, während doch die Gesellschaft eine staatliche Subvention erhält, die nur zum geringen Theile die Küstenprovinzen belastet.

Was die von den Herren Interpellanten damit im Zusammenhange zur Sprache gebrachte Erlassung der Seemannsordnung, die Reform des nautischen Unterrichtes und der Vorschriften für Schiffer- und Steuermannsprüfungen anbelangt, so sind die diesbezüglichen Verhandlungen im Zuge und dürften in allen den erwähnten Richtungen in nicht gar ferner Zeit zum Abschlusse gelangen.

In der 268. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 5. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Franz Graf Coronini und Genossen in Angelegenheit des Projectes einer Localbahn von Görz nach Haidenschaft nachstehende Anfrage an mich gerichtet:

„1. Aus welcher Ursache wurde die Localbahn Görz-Haidenschaft nicht in den Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, aufgenommen?

2. Gedenkt der Handelsminister in Bälde Vorkehrungen zu treffen, welche geeignet sind, den Bau der in Rede stehenden Localbahn, insofern dabei die Unterstützung des Staates in Betracht kommt, zu sichern?"

In Beantwortung dieser Interpellation erlaube ich mir zunächst darauf zu verweisen, dass in der Begründung zu der gedachten Regierungsvorlage ausdrücklich hervorgehoben wird, dass manche andere Localbahnprojecte, welche an und für sich einer finanziellen Unterstützung durch den Staat würdig und bedürftig erscheinen, theils aus finanziellen Erwägungen, theils aus Rücksichten der Opportunität behufs Hintanhaltung einer überstürzten und forcirten Bauthätigkeit, theils endlich aus dem Grunde nicht aufgenommen worden sind, weil die betreffenden Projecte noch nicht spruchreif erscheinen.

Auch das in Rede stehende Project konnte in der soeben vom hohen Hause angenommenen Regierungsvorlage nicht berücksichtigt werden, da die Grundlagen für die finanzielle Sicherstellung dieses Bahnbaues noch nicht genügend klargestellt erscheinen.

Die Regierung hofft jedoch die erforderlichen Erhebungen und Verhandlungen über das fragliche Project im Laufe dieses Sommers so weit zu fördern, dass die endgiltige Entscheidung über die Frage, ob und unter welchen Modalitäten etwa eine finanzielle Unterstützung des intendirten Bahnunternehmens einzutreten hätte, dessen wirthschaftliche Nützlichkeit nicht in Abrede gestellt wird, bis zur Feststellung des Programmes für die im nächsten Jahre sicherzustellenden Localbahnen erfolgen könnte, sobald die Grundprincipien der Anlage festgestellt sind.

In der Sitzung vom 2. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Perić und Genossen in Angelegenheit der Gewährung von Begünstigungen an k. k. Staatsbeamte und Diener für Fahrten auf Schiffen des österreichischen Lloyd eine Anfrage an mich gerichtet.

Ich beehre mich hierauf in Folgendem zu antworten:

Der Lloyd gewährte ursprünglich den k. k. Staatsbeamten und Dienern gegen Vorlage eines schriftlichen, mit der Bestätigungsclausel des betreffenden Amtsvorstandes versehenen Gesuches für die eigene Person und blos für Dienstreisen die Begünstigung der Benützung einer Schiffsclasse gegen Bezahlung des für die nächst niedrigere festgesetzten Preises.

Aus Coulance wurde diese Begünstigung auch auf Reisen ausser Dienst und auf die Familien der Staatsbeamten und Diener ausgedehnt.

Die geforderte Beibringung der Bestätigungsclausel auf ein schriftliches Gesuch hat ihren Grund in den Erfordernissen der Controle des Dienstes, welche beim Lloyd nicht wie bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch eigens bestellte Bordcommissäre oder, wie bei den Bahnen, durch reisende Controlore geübt wird, sondern in dem Centralbureau der Gesellschaft vorgenommen wird.

Um aber den Staatsbeamten und -Dienern die Erlangung gedachter Fahrermässigung in der thunlichst kürzesten Zeit zu ermöglichen, hat der Verwaltungsrath die eigenen Agenturen in Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa und Cattaro ermächtigt, jede für ihren Rayon für k. k. Beamte, Diener und deren Familien angesuchte Fahrbegünstigung selbstverständlich gegen Beibringung eines vom Amtsvorstande bestätigten Einschreitens, selbst einzuräumen, ohne dass erst das betreffende Gesuch an die Centralleitung nach Triest gesendet werden muss.

Damit ist diejenige Schwierigkeit in der Hauptsache behoben, welche in der Interpellation erwähnt wurde.

Die Ausstellung permanenter Certificate, wie bei den Eisenbahnen, kann vom Lloyd wegen der damit verbundenen Controlsschwierigkeiten nicht verlangt werden und ist dadurch, dass Fahrbegünstigungen unter wesentlich einfachen Modalitäten bewilligt werden, dem obwaltenden Bedürfnisse um so mehr entsprochen, als jene Fälle, in welchen plötzlich eine Reise angetreten werden muss, bei Beamten und deren Familien doch höchst selten eintreten.

In der Sitzung vom 11. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen in Betreff der Vornahme von Hafenarbeiten in Zlarin an mich eine Interpellation gerichtet, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe: Dass der Hafen von Zlarin nicht so vollends vernachlässigt worden ist, gebt schon daraus hervor, dass in der Zeit von 1866—1893 daselbst 26.650 fl., davon die Hälfte für die Herstellung der verschiedenen Ufermauern verausgabt worden sind.

Eine bestimmte Zusage, die Baggerung im Jahre 1889 auszuführen, wurde der Gemeinde nicht gemacht, sondern nur derselben im Wege des Hafen-Capitanates Zara eröffnet, dass man, wenn thunlich, im Voranschlagsentwurfe pro 1889 darauf Bedacht nehmen werde, was aber wegen der Schwierigkeit der Arbeit nicht geschehen konnte.

Bei wiederholter Besichtigung Zlarins wurde erhoben, dass daselbst die Anfstellung eines einfachen Hafenlichtes zur besseren Kenntlichmachung der Einfahrt, die Reconstruction eines stark verfallenen Molo und endlich eine Baggernng ausständig seien.

Das Hafenlicht wnrde schon im vorigen Jahre aufgestellt nnd wegen dessen Bedienung mit der Gemeinde ein Abkommen getroffen.

Die Reconstruction des Molo wird, wenn es die Mittel für Erhaltungsarbeiten gestatten sollten, noch in diesem Jahre, sonst aber zu Anfang des kommenden Jahres vorgenommen werden.

Die Baggerung, für welche ein Project vorliegt, ist deshalb schwierig, weil es sich zum Theile nm Felssprengungen handelt.

Mit Rücksicht auf die hohen Preise erschien es nicht gerathen, diese Arbeiten in den letzten Jahren in Aussicht zu nehmen, abgesehen davon, dass neben Zlarin noch in vielen anderen Hafenorten das Bedürfniss nach Baggerungen in dringender Weise vorlag.

Die Baggerung in Zlarin wird jedenfalls leichter und billiger ansgeführt werden, wenn einmal das Baggerwesen in eigene Regie übergegangen sein wird. Für diesen Zeitpunkt ist daher auch die Ausführung der fraglichen Arbeit in Zlarin in Anssicht genommen.

Nnr auf die in der Interpellations-Begründung enthaltene Bemerkung, als wenn die Schwammfischerei und die von Zlarin betriebene Korallenfischerei nicht ohne Schuld der Regierung zu Grnnde gehe, glaube ich noch bemerken zu sollen, dass wohl das Gegentheil behanptet werden kann, indem durch entsprechende Unterstützung aus der dem österreichischen Verein für Seefischerei und Fischzucht vom Handelsministerium jährlich zugewendeten Subvention von 5000 fl. den Schwammfischern der Uebergang zu einer rationellen Methode, nämlich durch Taucherapparate, ermöglicbt wird und die Korallenfischerei überhaupt nur mit einer solchen Unterstützung betrieben wird, weil sie sich wegen der gegenwärtig sehr niedrigen Korallenpreise sonst gar nicht rentiren würde.

In der 301. Sitzung des hohen Abgeordnetenbause vom 29. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Kurz und Genossen die Anfrage gestellt, ob der Handelsminister geneigt sei, „von dem der Regierung zustehendem Rechte der Verstaatlichung auch bei der böhmischen Westbahn im Sinne der Concessionsurkunde energischen Gebrauch zu machen und diese Action baldigst zu Ende zu führen?“

In Beantwortung dieser und einer den gleichen Gegenstand betreffenden, von den Herren Abgeordneten Hájek und Genossen in der 285. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 4. Mai d. J. eingebracbten Interpellation habe ich die Ehre Folgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen.

Ueber die behufs Ausübung des concessionsmässigen Einlösnngsrechtes bei der böhmischen Westbahn in Betracht kommenden, znm Theile ziemlich verwickelten Fragen sind Seitens des Handelsministeriums eingehende Erhebungen gepflogen worden nnd haben bereits in dieser Hinsicht informative Besprechungen der Organe der General-Inspection mit den Vertretern der Gesellschaft stattgefnnden.

Ueber die Ansübung des Einlösungsrechtes wird die Regierung sich erst dann schlüssig werden können, wenn ihr zu diesem Zwecke präcise Anträge auf Grnnd von Verhandlnngen mit der Gesellscbaft vorliegen werden.

Ich hoffe demnächst in die Lage zu kommen, die Verhandlungen mit dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft wegen einverständlicher Feststellung der Einlösungs-Modalitäten zu eröffnen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Schleppbahn.) Für eine ans der Station Kladrub abzweigende und zu der in der Gemeinde Rečan von der Firma Mandelik und Weissberger in Kolin zu errichtenden Cichoriendarre führende Schleppbahn wnrde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [12. Mai, Z. 18.699.]

— (Bauliche Veränderungen in Aussig.) In der Station Aussig wnrde ein Nebengebäude umgeändert und ein Eilgutmagazin hergestellt. [16. Mai, Z. 25.740.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung von Kohlenrutschen in Wien.) In der Station Wien werden 6 Stück 15 m lange und 12 m breite Kohlenrutschen hergestellt. [17. Mai, Z. 26.287.]

— (Pflasterung vor dem Aufnahmsgebäude in Stockerau.) Das Project für die Pflasterung zwischen dem Ausgange aus dem Aufnahmsgebäude und dem Promenadeweg sowie des Ueberganges über die Bahnhof-Zufahrtsstrasse in Stockerau wurde zur Ausführung genehmigt. [5. Mai, Z. 20.044.]

— (Errichtung einer Haltestelle.) Beim Wächterhause Nr. 34 zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf wurde eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Ober-Olberndorf“ errichtet. [16. Mai, Z. 25.398.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Schranken-Aenderung bei Lieben.) Die Aenderung der Abschrankung bei der Reichsstrassenkreuzung nächst der Station Lieben in km 31·2/3 der Strecke Prag—Lissa wurde genehmigt. [11. Mai, Z. 25.194.]

Reichenberg — Gablonz — Tannwalder Eisenbahn. (Wächterhäuser mit Warteraum und Veranda.) In den Personen-Haltestellen Ober-Gablonz, Unter-Wiesenthal und Klein-Polen der Strecke Gablonz-Tannwald wurden Wächterhäuser mit Warteraum und Veranda hergestellt. [12. Mai, Z. 25.512.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Allgemeine Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen im Eisenbahnbetrieb und für den telephonischen Verkehr der Stationen mit den Telephon-Abonnenten. Das Handelsministerium hat die von der Eisenbahn-Directoren-Conferenz ausgearbeiteten „Allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb“, sowie für den telephonischen Verkehr der Stationen mit den Telephon-Abonnenten“ genehmigt. Aus den Bestimmungen für den telephonischen Verkehr der Stationen mit den Telephon-Abonnenten werden hier die nachstehenden leitenden Gesichtspunkte auszugsweise mitgetheilt. Nach dem Ermessen der Eisenbahn können Stationen, welche an ein dem allgemeinen Verkehre eröffnetes Telephonnetz angeschlossen sind, ermächtigt werden, mit den dortselbst Güter zur Auf- oder Abgabe bringenden Parteien, deren Geschäfts- oder Wohnhäuser an ein öffentliches Telephonnetz angeschlossen sind, über die nachstehenden dienstlichen Angelegenheiten in telephonische Correspondenz zu treten, und zwar:

a) Zur Avisirung angekommener Güter anf Grund des von der Partei gestellten Antrages;
b) zur Bestellung von Güterwagen, jedoch nur nach Massgabe einer mit der Eisenbahn zu treffenden besonderen Vereinbarung;
c) zu Auskünften nicbt präjudicirlicher Natur, jedoch nur ausnahmsweise nach Zulässigkeit des Dienstes und Ermessen des Stationsvorstandes.

Die Avisirung von Gütern durch das Telephon erfolgt wäbrend der kundgemachten Dienststunden. Auch Wagenbestellungen werden nur innerhalb dieser Zeit nach Zulässigkeit des Dienstes entgegengenommen. Die Station ist nicht verpflichtet, die Legitimation derjenigen Person zu prüfen, welche mittelst des Telephons ihre Mittheilung macht oder von ihr entgegennimmt; die Parteien hingegen sind für Mittheilungen, welche in ihrem Namen durch das Telephon der Station gemacht werden, verantwortlich. Die zur Besorgung der telephonischen Correspondenz bestimmte Dienststelle der Eisenbahn hat für die telephonische Avisirung angekommener Güter ein Telephon-Avisobuch, für die sonstige Correspondenz ein Telephonprotokoll zu führen. Die Parteien hingegen, von welchen die telephonische Avisirung verlangt wurde, haben die von der Station telephonisch mitgetheilten Avisirungsdaten auf die zu diesem Zwecke von der Eisenbahn aufgelegte Drucksorte „Telephon-Aviso- und Bezugschein“ einzutragen. Gegen Ablieferung eines solchen von der Partei ausgefüllten und unterfertigten Telephonavisos wird das Gut auf Gefahr des Adressaten an den Ueberbringer des Avisos ausgefolgt. Der Beginn der Lagerzeit und der Entladefrist wird in der Weise berechnet, als ob zur Zeit der Eintragung in das Telephonprotokoll, das Aviso der Post übergeben worden wäre. Dieser Zeitpunkt ist auch für die Beurtheilung der Einhaltung der Lieferfrist massgebend. Für Missverständnisse und etwa daraus entstehende Nachtheile und Schäden,

welche durch die Verständigung im telephonischen Wege hervorgerufen werden sollten, übernimmt die Eisenbahn keine Haftung. [H.-M.-Z. 25.142 ex 1892.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 6. bis 11. Jänner d. J. fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16 November 1851 die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich sechs für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Güterzugs-Locomotiven der Kategorie III c statt, welche sämmtlich in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt nach den mit Handelsministerialerlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen erbaut sind. Die Locomotiven tragen die Bahninventarnummern 5736, 5737, 5738, 5739, 5740 und 5741, sowie die Fabriksnummern 3697, 3698, 3701, 3702, 2366 und 2367. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Sämmtliche gleichartig gebauten Locomotiven besitzen im Ganzen je drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind miteinander gekuppelt. Die Locomotiven haben wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung, nach Allan hergestellt, ist innenliegend, die Umsteuernng geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird mittelst sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters sind die Locomotiven noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren (System Friedmann), Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse auf den Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter versehen. Die Spurweite ist normal, das Gesammtgewicht jeder dieser Locomotiven im ausgerüsteten Zustande beträgt 41·5 Tonnen. Die Probefahrten wurden mit diesen Locomotiven in der vorangeführten Zeit auf der 11·8 km langen Strecke Wien – Purkersdorf vorgenommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 68 bezw. 72, 75 und 78 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41 bezw. 42 und 44 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche vorbeschriebene Locomotiven selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, obwaltete im Hinblicke auf das in jeder Richtung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung keinerlei Anstand, diese Maschinen dem öffentlichen Zugsförderungsdienste zu übergeben. [Z. 22.347.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Verbot des verspäteten Umstellens unrichtig stehender Weichen.) Bei einer Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde vor einiger Zeit die Umstellungsvorrichtung einer Weiche stark beschädigt, weil der Centralwärter die Aufschneidung der unrichtig stehenden Weiche dadurch verhindern wollte, dass er die Umstellung der Weiche noch versuchte, als die Locomotive die Spitzschienen schon erreicht hatte. In Folge dieses Vorfalles ertheilte die Bahnverwaltung den Auftrag, die Centralweichenwärter und alle für den Centralweichendienst autorisirten Organe dahin zu instruiren, die Umstellung einer unrichtig stehenden Weiche nicht mehr zu versuchen, wenn das aufschneidende Fahrzeug die Weiche schon erreicht hat, indem durch diesen Versuch nicht nur ein beträchtlicher Schaden an der Umstellvorrichtung und an der Weiche selbst verursacht wird, sondern auch eine Verletzung des Central-Weichenwärters durch den Weichenstellhebel herbeigeführt werden kann. [G.-I.-Z. 6364.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Besorgung eines Theiles des Stationsdienstes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Station Marchegg.) Die Verwaltung der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat auf Grundlage eines mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossenen Vertrages, betreffend die theilweise Zusammenlegung des Dienstes in der Station Marchegg, eine Dienstordnung verfasst, welcher nachstehende Bestimmungen entnommen sind: Die österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft besorgt im gemeinschaftlichen Stationsdienste durch ihre Organe für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Verkehrsdienst bei allen in Marchegg ankommenden und von dort abgehenden Zügen mit Ausschluss der Beistellung der erforderlichen Drucksorten; den gesammten Telegraphendienst inclusive der Beistellung der Drucksorten und der Erhaltung der Apparate und der Batterien, jedoch ausschliesslich der Erhaltung der Luftleitungen; den Weichendienst mit Ausschluss jenes im Heizhausrayon, soweit der letztere die Verschiebungen zum Zwecke des Heizhauses betrifft; dann den Verschubdienst für Locomotiven, mit Ausschluss der Beistellung der Locomotiven und des Locomotiv-Personales, sowie mit Ausschluss der zum Zwecke des Heizhauses im Heizhausrayon vorzunehmenden Verschiebungen; die Reinigung der Züge, die Beleuchtung und Reinigung der Signale am Stationsplatze und des Stationsplatzes selbst, sowie die Beheizung, Beleuchtung und Reinigung der für den gemeinschaftlichen Dienst benützten Localitäten inslusive der Beistellung des erforderlichen Materiales; den Personen- und Gepäcks-Expeditionsdienst einschliesslich der Beistellung der hiezu erforderlichen Drucksorten, jedoch mit Ausschluss der Beistellung der Fahrkarten; endlich die zum Fahrdienste gehörige Beleuchtung der Züge mit Ausnahme der Beleuchtung der Locomotiven. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn besorgt für den eigenen Dienst ausschliesslich durch ihre Organe den Eilgut- und Frachten-Expeditions-Dienst, den Transports-Dienst, den Wagenuntersuchungs- und Wagenübergangs-Dienst einschliesslich der Verfassung der Wagenverkehrs-Rapporte, sowie der Evidenzhaltung der Wagen, Lademittel und Wageneinrichtung, dann die Locomotivleistungen beim Vorschubdienste; den Fahrdienst exclusive der Beleuchtung der Züge, jedoch inclusive der Beleuchtung der Locomotiven; den Zugförderungs-Dienst und endlich den Bahnerhaltungs-Dienst. [G.-I.-Z 8084.]

Verschiedene Mittheilungen.

Verschleiss von statistischen Anmeldescheinen und Gebührenmarken bei den österreichischen Eisenbahnstationen. Das Handelsministerium hat nach gepflogenem Einvernehmen mit den Eisenbahnverwaltungen Veranlassung getroffen, dass von nun an statistische Anmeldescheine und Gebührenmarken bei den für den Auslandsverkehr in Betracht kommenden österreichischen Eisenbahnstationen zum Nominalwerthe in Verschleiss gebracht werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 4. Juni herausgegebene LXIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 579: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolls verboten ist.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 17. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Eduard Freiherr von Sochor, und im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Vicesecretär Dr. Carl Freiherr von Banhans, die 25. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn abgehalten. Nach dem vom Vorsitzenden erstatteten Geschäftsberichte waren die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres und demnach das finanzielle Erträgniss sehr befriedigend. Die Verkehrsbewegung anlangend betrug die Gesammtleistung 12,183.672 Brutto-Tonnenkilometer, d. i. um 938.693 Tonnenkilometer mehr als im Vorjahre. Der Personenverkehr (rund 335.000 Personen) ergab eine Mehrbeförderung von 32.434 Reisenden und eine Mehreinnahme von rund 8000 fl. Der Güterverkehr betrug 246.173 Tonnen (+ 19.580 Tonnen) und hatte ein Mehrerträgniss von 3435 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 115.083 fl. (— 10.807 fl.). Nach Abzug der statutarischen Dotationen und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre stand ein Reingewinn von 108.512 fl. zur Disposition der Generalversammlung. Hievon wurden, entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrathes, 87.000 fl. zur Einlösung des am 1. Juli fälligen Actiencoupons mit 12 fl. = 6 pCt. verwendet und der Rest von 21.512 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. In den Verwaltungsrath wurde Freiherr von Sochor wiedergewählt. In der an die Generalversammlung sich anschliessenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Freiherr von Sochor zum Präsidenten und Hofrath Richard Jeitteles zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszow). (Generalversammlung.) Am 26. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnot, die 8. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszow) abgehalten. Bei derselben waren 14

Actionäre anwesend, welche zusammen 19.744 Actien mit 789 Stimmen vertraten. Der Bericht des Verwaltungsrathes über das Geschäftsjahr 1893, sowie der Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss wurden genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Des Ferneren beschloss die Versammlung von dem nach Znaebiag des Zinsenerträgnisses der laufenden Einnahmen per 5600 fl. 44 kr. und nach Abzug des für Amortisation von verlosten 18 Stück Prioritäts-Actien bestimmten Betrages per 3600 fl. verbleibenden Betriebsüberschusse von 109.988 fl. 16 kr. für jede Prioritäts-Actie eine 4percentige Dividende, d. i. 8 fl. oder für 13.721 Stück den Betrag von 109.768 fl. auszubezahlen und den Restbetrag von 220 fl. 16 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Revisoren wurden die Herren Josef Binder und Alois Kasalowsky und als Ersatzmann Hugo Kratochwill gewählt. Nach der hierauf vorgenommenen Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Anton Ritter von Jaxa Chamiec, Valerius Ritter und Emanuel A. Ziffer in den Verwaltungsrath wurde die Versammlung geschlossen.

In der hierauf folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vicepräsidenten des Verwaltungrathes, ferner Sergius Fürst Radziwill, Constantin Ritter von Tschórznicki und Emanuel A. Ziffer zu Mitgliedern des Executivcomité gewählt.

Generalversammlungen.

2. Juni: Localbahn Strakonitz-Winterberg.
2. „ Gaisbergbahn-Gesellschaft.
3. „ Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn.
5. „ Localbahn Wodňan-Prachatitz.
6. „ Localbahn Asch-Rossbach.
12. „ Achenseebahn-Gesellschaft.
13. „ Localbahn Fürstenfeld-Hartberg-Neudau.
14. „ Valsugana-Bahn (constituirende Generalversammlung).
16. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
18. „ Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.
18. „ Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
23. „ Mährisch-schlesische Centralbahn.

Ausgabe neuer Couponbogen.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. Ab 1. Juli 1894 gelangt bei der Liquidatur der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ein neuer Couponsbogen zu den Prioritäts-Obligationen II. Emission, ddo. 1. Juli 1878, der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn zur Ausgabe. Da der abgelaufene Couponsbogen nicht mit einem Talon versehen war, hat sich die Ausgabe des neuen Couponsbogens ausnahmslos gegen Einreichung der Obligationentitel selbst zu vollziehen.

Coupons-Einlösungen.

Dampftramway vormals Krauss & Cie. Für die Prioritätsactien fl. 9.—, für die Stammactien fl. 1.—.
Kolomeaer Localbahnen. Für die Prioritätsactien fl. 5.50.
Südbahn-Gesellschaft. Actien ab 1. Juni Francs 4.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 7.—.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Mai 1894.)

Artikel	Lager am 1. Mai	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Mai
	Metercentner			
Weizen	3387	2020	1681	3726
Roggen	300	—	110	190
Gerste	1667	—	56	1611
Hafer	17253	82	4780	12555
Malz	395	277	144	528
Mais	1454	917	834	1537
Diverse	7747	900	552	8095
Total	32203	4196	8157	28242

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Mai 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	10017·24	1322·17	1219·60	10119·81
Roggen	2432·33	305·71	730·36	2007·68
Gerste	484·20	—	52·56	431·64
Hafer	1560·41	405·38	507·97	1457·82
Mais	1673·85	1414·30	125·23	1962·92
Mehl	454·92	204·00	334·61	324·31
Wein	7851·01	506·75	408·17	7949·59
Verschiedenes	4008·67	1118·40	1494·74	3632·33
Zusammen	29482·63	5276·71	5873 24	28886·10
Versicherungswerth fl.	475.700·—	40.620·—	41.110·—	475.210·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	41	9	11	39
Versicherungswerth	212.055	69.550	73.490	208.115
Abgesondert übertragene Warrants, St.	7	1	—	8
Versicherungswerth	13.450	2.400	—	15.850
Lombardbetrag	6.450	1.000	—	7.450

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager
Wien, II., Praterquai.
Monat Mai 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai 1894	Stand am letzten Mai 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	74.334	21.595	16.030	79.899
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	4.619	286	984	3.921
Hafer	16.544	3.187	4.880	14.851
Korn	25.494	5.700	1.703	29.491
Gerste	8.501	—	2.139	6.362
Mais	15.633	11.852	5.692	21.793
Diverse	3.543	570	632	3.481
Assecuranzwerth ö.W. fl.	540.232	147.290	114.460	573.062

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai 1894	Stand am letzten Mai 1894
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	120.250	—	—	120.250
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Mai 1894.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1894	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai 1894	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai 1894	Stand am letzten Mai 1894
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	97.084	20.165	19.411	97.838
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	3.771	1.452	1.048	4.175
Stärke	6.108	277	150	6.235
Wein	8.622	2.544	2.278	8.888
Zucker	36.648	9.771	12.027	34.392
Weizen	15.058	—	10	15.048
Diverse	26.877	6.121	3.898	29.100
Assecuranzwerth fl. . .	3,088.535	793.580	863.461	3,018.654

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai 1894	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai 1894	Stand am letzten Mai 1894
Lagerscheine:				
Stück	73	2	—	75
Versicherungswerth ö.W. fl.	128.445	4.500	—	132.945
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	63.750	—	—	63.750

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1894				Mai 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	357.974	171.093	193.530	335.537	257.169	213.681	151.056	319.794
Darunter:								
Weizen	51.086	26.589	23.997	53.678	66.797	61.450	34.598	93.649
Roggen	56.130	16.701	15.335	57.496	22.563	20.975	17.246	26.292
Gerste	52.253	6.267	14.390	44.130	27.636	13.118	18.171	22.583
Hafer	108.503	38.114	72.417	74.200	32.571	11.918	21.111	23.378
Mais	21.048	68.902	49.761	40.189	31.008	87.263	39.624	78.647
Hirse	3.025	3.013	3.236	2.802	14.692	2.540	2.254	14.978
Bohnen	8.643	1.732	2.333	8.042	11.191	2.011	2.261	10.941
Erbsen	1.369	596	643	1.322	2.744	427	454	2.717
Malz	2.811	238	206	2.843	1.987	690	728	1.949
Raps	8.835	5	653	8.187	3.848	16	1.056	2.808
Hanfsamen	1.444	101	505	1.040	952	193	461	684
Wicken	759	.	39	720	309	179	252	236
Mehl	12.880	2.158	4.439	10.599	5.993	4.656	1.483	9.166
Kleie	2.826	2.675	1.653	3.848	4.941	2.487	4.017	3.411
	331.612	167.091	189.607	309.096	227.232	207.923	143.716	291.439
Spiritus	941	—	—	941	7.044	539	262	7.321
Zucker	9.747	600	23	10.324	2.475	200	824	1.851
Wein	3.083	181	704	2.560	7.691	1.435	1.222	7.904
Oele und Fette	876	447	496	827	1.523	437	701	1.259
Sonstige Waaren	11.715	2.774	2.700	11.789	11 204	3.147	4.331	10.020
Mittlere Tagesbewegung . .	15.193 Meter-Centner				14.589 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,561.500	896.770	1,130.770	3,327.500	2,467.420	1,404.470	949.490	2,922.400

II. Stand und Bewegnug der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	82	28	32	78	48	15	26	37
Versicherungswerth . . fl.	372.620·—	58.040·—	109.330·—	321.330·—	221.110·—	94.480·—	85.500·—	230.090·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	23	4	—	27	10	5	5	10
Versicherungswerth . . fl.	67.950·—	6.450·—	—	74.400·—	49.300·—	19.400·—	25.000·—	43.700·—
Lombardbetrag . . . . fl.	37.190·—	3.530·—	—	40.720·—	28.502·55	11.460·—	14.860·—	25.102·55

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil V, Heft 3.

Einbeziehung der Station Poing in den Tarif für den Kohlenverkehr nach Bayern.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1894 wird die Station Poing in den vorbezeichneten Tarif einbezogen und gelangen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:

Nach	Breitenschützing	Holzleithen	Judenburg	Leoben	Schrambach	Zeltweg
	Frachtsätze für 10.000 kg in Reichsmark					
Poing	61	44	94	90	90	93

Wien, am 4. Juni 1894. [447]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I, sowie des Anhanges zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden.

Zu dem vom 1. December 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Paris und Pantin tritt mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 der Nachtrag I, enthaltend:

1. Aenderungen des Titelblattes,
2. Druckfehler-Berichtigung und
3. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Frachtsätze,

sowie ein Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, in Kraft.

Exemplare beider Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 5 Hellern = 5 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. Juni 1894. [448]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1894.

Aenderung der Post Nr. 20 für Holz.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 ist unter der obgenannten Post-Nummer die Bezeichnung des Artikels abzuändern in „Holz (Pos. H 20-1 bis 7 und 9 der Güterclassification des Tarifes Theil I)".

Ferner ist unter derselben Post-Nummer in der Rubrik „Anmerkung" einzuschalten:

„Auf Sendungen von Holz der Pos. H 20-6 finden die nebenstehenden Frachtsätze nur dann Anwendung, wenn die Sendungen durch eine Grube bezogen werden."

Wien, am 2. Juni 1894. [449]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Zeitweilige Sperrung der Haltestelle „Leitmeritz Stadt".

In Folge Umbaues der Haltestelle „Leitmeritz Stadt" wird dieselbe ab 11. Juni 1894 bis auf Weiteres gesperrt und für diese Zeit die Abfertigung der Personen und des Gepäckes nach der Station „Leitmeritz" verlegt.

Das Nähere hierüber ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 5. Juni 1894. [450]

Sonstige Nachrichten.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife;

II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger);

III. a) Ergänzung der Kilometertafel I, b) Ergänzung der Kilometertafel II durch Aufnahme der Station Speyer Hafen;

IV. Ergänzung der Anleitung zur Frachtermittlung;

V. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife: 1. Ausnahmetarif Nr. 2 (Holz, Abtheilung b), 2. Ausnahmetarif Nr. 3 (Sand und Steine), 3. Ausnahmetarif Nr. 7 (Düngemittel), 4. Ausnahmetarif Nr. 8 (Mineralölrückstände);

VI. Neuauflage der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Verkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;

VII. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes, bezw. des Nachtrages I und Aenderung von Stationsnamen;

VIII. Neuauflage des Anhanges.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. August 1894. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Düngemittel) gelten vorerst nur für den Verkehr jener Stationsverbindungen, für welche in den Leitungsvorschriften Verkehrsleitung über Aschaffenburg, sei es ausschliesslich, sei es im Wechsel mit der Verkehrsleitung über Würzburg, bezw. über Würzburg und Schnelldorf, vorgesehen ist. Im Verkehre jener Stationsverbindungen, in welchen überhaupt keine Verkehrsleitung über Aschaffenburg besteht, findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen; Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln vom 1. März 1894. (Tarifirung von Phospborit u. s. w.) Um Zweifeln bezüglich der Tarifirung von Phosphorit u. s. w. zu begegnen, wird darauf hingewiesen, dass nach der Güterclassification, Position „Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdünger-Fabrikation", die Artikel Phosphorit, Apatit, Koprolith (Kotbsteine) zu den „mineralischen Phosphaten" gebören und daher ebenso wie phosphorhaltige Converterschlacken (Thomasscblacken), roh oder gemahlen, zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes a oben bezeichneten Tarifes, bezw. der demselben entsprechenden Ausnahmetarife des directen Verkebres, abzufertigen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1111	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Grafit a) rein, roh (Naturgrafit) oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blocks) b) unrein (erdig), roh oder geschlemmt oder gemahlen)	Schwarzbach-Stuben; Krnman; Bndweis — Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Siegburg, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (rechtsrheinisch)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. Juni 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1894	Tarif-Theil II, Heft 2 für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (Ausnahmetarif 13)	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 3·60 Mark; 0·03*) „; b) 2·51 „; 0·02*) „	a) 3·28 Mark; 0·02*) „; b) 2·24 „; 0·02*) „	a) 2·93 Mark; 0·02*) „; b) 1·95 „; 0·01*) „	Im Kartirungswege		*) Conrsdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind
1112	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position 19	Franzensthal; Goldenstein; Spornhan	Hannsdorf	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 5·5; 6·2; 8·1	kr. 5; 6; 7	kr. 0·5; 0·2; 1·1	Im Kartirungswege		
1113	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Wodnian Stadt — Wodnian St.B. — oder umgekehrt		Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1114	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 10 des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandtarifes	Dobřan; Kasniau; Ober-Břis; Pilsen; Podersam; Třemoschna; Tuschkan-Kosolnp — nnd nmgekehrt	Crimmitschau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. Juni l. J. bis zur Einführung im Tarifwege, längst. jedoch bis 31. December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. 75; 77; 75; 70; 70; 71; 66	Conrsdifferenz 1 Pfg. pro 100 kg, dieselbe ist bis auf Weiteres von den Frachtsätzen doppelt abzuziehen	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1115	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken nach der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 A und Nr. 3 B des Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarifes, Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893	Judenburg Unzmarkt Zeltweg	Frachtsätze „Südlich vom Schnittpunkte“	Einhaltung der bei diesen Ausnahmetarifen vorgeschriebenen Bedingungen	Vom 15. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1894	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II, Heft 4	Pfge. 70 74 70	Pfge. 63 71 63	Pfge. 7 3 7	Im Kartirungswege		
1116	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Coaks	Erdberger Gaswerke	Wien St.E.G. loco Wien St.E.G. transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894			kr. 6·5 5·0		Im Kartirungswege		

Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre eigenen Arbeiter, bezw. auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den Frachtbriefen über die bezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen, und sind die entfallenden Transportsgebühren für Sendungen nach Wien St.E.G. loco bei der Auslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten. Der Frachtsatz von 5 kr. pro 100 kg nach Wien St.E.G. transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen nach der Bestimmungsstation via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden, und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

1117	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Schweissofenschlacken	Köflach	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	14 Kreuzer = 28 Heller inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr	12 Kreuzer = 24 Heller inclns. Grazer Ueberfuhrsgebühr	2 Kreuzer = 4 Heller	Im Kartirungswege		
1118	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Schönhof	Aussig (A.T.E.) Nestomitz (Zuckerfabrik) Schönpriesen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Refactiefrachtsätze ad b) haben nur dann Anwendung zu finden, wenn 90 Percent des Rohzuckers als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahn-Transportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. ad a) 35·5 36·5 36·5	kr. ö.W. ad b) 29·0 32·0 32·0	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Die Anwendung der Refactiefrachtsätze ad b) erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen; ferner bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen und müssen bis längstens Ende Jänner 1896 vorgelegt werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1119	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und Requisiten, sowie -Inventar-Gegenstände	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A. enthaltenen Stationen	A r n o l d s t e i n (exclusive der etwa dazwischen liegenden Linien fremder Bahnen, sowie jener der Abschnitte B bis E des nebenstehend bezeichneten Tarifheftes)	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Gailthalbahn (Arnoldstein—Hermagor) bestimmt sein und infolge dessen mit nach Arnoldstein direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Bahn, E. Gross & Co., als Empfängerin zu figuriren hat, zur Bahnbeförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	L o c a l t a r i f	Verschieden	Fünfzig Procent von den jeweils nach dem Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII, entfallenden normalen Frachtsätzen, jedoch unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1895 zu bewirkende Vorlage der auf die nebenstehend näher bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Cedirungen dieser Frachtermässigung seitens der anspruchsberechtigten Bauunternehmung an dritte Personen sind unstatthaft und werden bahnseits nicht anerkannt

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** (weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

Farbiges

Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

In **A. Hartlebens Verlag** ist erschienen:

Die Vorschriften

betreffend den

Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten,

sowie den

Fleischtransport auf Eisenbahnen

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Gross-Octav — 4 Bogen — Preis 60 kr.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch. Prag.

k. nnd k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Hanpt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladnngen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg nnd Schweiz. Frachten - Revisions- nnd Reclamations-Bureau.

Mitglied der Dentschen Möbel-Transport-Gesellschaft. Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale nnd überseeische Verkehre.

Hanptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Knnstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
		NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bnreau nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgnt-Sammelstelle nach nnd von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- und Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagernng von Gütern aller Art. Petrolenm-Lagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.

Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Transportübernahmen zn festen Sätzen nach allen Richtnngen.

Sammelladnngen von nnd nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hambnrg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- nnd Zufnhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.

Speditions-Bnrean für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlnngen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packlente. — Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung

BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.

Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureaux der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der Bukowinaer Localbahnen.

Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.

Generalvertretnng für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,

DABROWA (Iw.-Dabr. E.),

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladnngen.

Commission, Spedition, Stein- nnd Braunkohlen-Geschäft.

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Speditions-Bnreau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London. Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmässiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten nnd angenommenen Normen für einheitliche Lieferung nnd Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Hensell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Finme.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Reservoirs für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Expositur des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Manipulationen, die Bemusterung, die Verzollung, Versteuerung, Transitobehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Werthincassi etc. etc. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und Spesen für Rechnung der Committenten ausgelegt.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankinstituten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechselescomptesatz zugelassen.

Reexpedition in der Mehrzahl der Wien transitirenden Bahn-, Schiffs- und combinirten Verkehre nach dem In- und Auslande.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II., k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. Wien, 9. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate April 1894 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 31. Mai 1894, Z. 27.771, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Durchführung der Anträge der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Aus dem Seitens der geehrten Verwaltung im Namen der Eisenbahn-Directoren-Conferenz unterm 15. Mai l. J., Z. 187/D.-C., erstatteten Berichte habe ich die Beschlüsse entnommen, welche von der Directoren-Conferenz am 12. April l. J. hinsichtlich der durch die Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben beantragten Abänderungen des gemeinsamen Tariftheiles I zum grössten Theile in zustimmendem Sinne gefasst worden sind.

Ich nehme hievon Anlass, die geehrte Verwaltung nunmehr einzuladen, auf Grund dieser Beschlüsse der Directoren-Conferenz die im gemeinsamen Tariftheile I vorzunehmenden Abänderungen unverweilt zur Durchführung zu bringen.

Anlangend die in der Directoren-Conferenz nicht zur Annahme gelangten Anträge der Enquête behalte ich mir vor, auf dieselben seinerzeit zurückzukommen.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im hieramtlichen Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 31. Mai 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 28. Mai 1894, Z. 2267, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend Versuche mit sogenannten Sandgeleisen zum stossfreien Aufhalten entlaufener Wagen.

Die kgl. General-Direction der sächsischen Staatseisenbahnen hat in dem Bahnhofe Kratzau der Strecke Reichenberg—Zittau ein sogenanntes Sandgeleise zum stossfreien Aufhalten von Eisenbahnzügen, und zwar im Sinne der im „Civilingenieur, XXXIX. Band, 1. Heft" veröffentlichten Darstellung ausgeführt, um die Wirksamkeit einer solchen Sandgeleiseanlage durch weitere Versuche feststellen zu können.

Nachdem nun die bisher mit ähnlichen Anlagen gemachten Versuche günstige Ergebnisse geliefert haben sollen und auf den der geehrten Verwaltung unterstehenden Strecken auch vielfach grössere Steigungen vorkommen, welche es wünschenswerth machen, ein Mittel zu besitzen, um durchgegangene Wagen, ohne Gefahr für dieselben, sicher aufhalten zu können, so wird die geehrte Verwaltung hiemit auf die geplanten Versuche aufmerksam gemacht, bezüglich welcher sich jedoch direct an die genannte kgl. General-Direction gewendet werden wolle.

Wien, am 28. Mai 1894.

Lilienau m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate April 1894

und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate April 1894 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 72 km, und zwar durch die am 9. April erfolgte Eröffnung der Strecke Gross-Becskerek—Pancsova der Torontaler Bahnen, erfahren.

Im Monate April 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,058.285 Personen und 8,538.057 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 26,475.643 fl. erzielt, das ist per Kilometer 921 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 10,884.522 Personen und 7,678.919 t Güter, 25,099.656 fl., oder per Kilometer 896 fl., daher resultirt für den Monat April 1894 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·8 pCt.

In den ersten vier Monaten 1894 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 38,666.631 Personen und 33,606.977 t Güter, gegen 35,404.244 Personen und 31,501.005 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 102,765.341 fl., im Vorjahre auf 96,600.248 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 28.708 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.004 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 3580 fl., gegen 3450 fl. im Vorjahre, das ist um 130 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 10.740 fl., gegen 10.350 fl. im Vorjahre, das ist um 390 fl., mithin um 3·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	81.888
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	59.004
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	30.462
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	29.223
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	21.510
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	21.153
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	20.646
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.573
9.	Böhmische Westbahn	17.067
10.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österreichische Linien)	16.596
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.551
12.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.536
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.254
14.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	15.321
15.	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.784
16.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.214
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.190
18.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.965
19.	Böhmische Nordbahn	11.979
20.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	11.454
21.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	11.184
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.043
23.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.716
24.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.194
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.116
26.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.963
27.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.885
28.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	9.807
29.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.552
30.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	9.096
31.	Bozen-Meraner Bahn	9.057
32.	Neutitscheiner Localbahn	7.743
33.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurther Bahn	7.641
34.	Kuttenberger Localbahn	7.515
35.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.482
36.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.059
37.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.987
38.	Eisenbahn Wien-Aspang	6.870
39.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.642
40.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	6.210
41.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.141
42.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.051
43.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	5.961
44.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	5.682
45.	Gölnitzthalbahn	5.439
46.	Unterkrainer Bahnen	5.358
47.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	5.244
48.	Budapester Localbahnen	5.133
49.	Localbahn Zsebely-Csakovár	4.767
50.	Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.653
51.	Localbahn Petroszény-Lupény	4.416
52.	Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4.302
53.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.137
54.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.068
55.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.975
56.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	3.810
57.	Kolomeaer Localbahnen	3.747
58.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	3 717
59.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	3.660
60.	Poprádthalbahn	3.570
61.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.567
62.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.534
63.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.513
64.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.510
65.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.294
66.	Torontaler Localbahnen	3.282
67.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.228
68.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.213
69.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.928
70.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	2.892
71.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.877
72.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.841
73.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.772
74.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.748
75.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.700
76.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.685
77.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.661
78.	Kremsthalbahn	2.634
79.	Háromszéker Localbahnen	2.556
80.	Terret-Kowácznaer Localbahn	2.504
81.	Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	2.316
82.	Böhmische Commercialbahnen	2.283

83. Localbahn Eperies-Bartfeld	2.283
84. Localbahn Laibach-Stein	2.223
85. Mühlkreisbahn	2.223
86. Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.220
87. Zagorianer Bahn	2.112
88. Localbahn Asch-Rossbach	2.088
89. Localbahn Nágy-Károly—Somkuti	2.076
90. Számosthalbahn	2.076
91. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.052
92. Steyrthalbahn	2.049
93. Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nanás	1.980
94. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.905
95. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.893
96. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.893
97. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.878
98. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.818
99. Bihárer Vicinalbahnen	1.797
100. Mährische Westbahn	1.794
101. Localbahn Strakonitz-Winterberg	1.782
102. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.779
103. Localbahn Kaschau-Torna	1.764
104. Muranythalbahn	1.734
105. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.707
106. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.677
107. Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.677
108. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.674
109. Welser Localbahnen	1.623
110. Székler Eisenbahn	1.608
111. Szilágysager Eisenbahn	1.569
112. Löcsethalbahn	1.569
113. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen	1.497
114. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.485
115. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.467
116. Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.407
117. Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.383
118. Békéser Comitatsbahnen	1.383
119. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.383
120. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tomásy	1.362
121. Localbahn Ruma-Vrdnik	1.332
122. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.329
123. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	1.281
124. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.275
125. Slavonische Localbahn (Strecke Essegg-Našic)	1.275
126. Matraer Vicinalbahnen	1.254
127. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.155
128. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.077
129. Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.050
130. Békes-Csánader Localbahn	1.038
131. Localbahn Potscherad-Wurzmes	984
132. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	978
133. Haraszti-Ráczkever Localbahn	918
134. Szepes-Béla—Podoliner Localbahn	915
135. Felek-Fogaroser Localbahn	906
136. Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	873
137. Borossebes-Menyházer Localbahn	783
138. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	780
139. Taraczthalbahn	636
140. Localbahn Warasdin-Golubovec	429

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1894 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Kolomeaer Localbahnen	88·7
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	76·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	74·4
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	61·2
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seew.)	57·4
Localbahn Petroszény-Lupény	54·1
Localbahn Kaschau-Torna	50·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	48·6
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	46·8
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	44·1
Gölnitzthalbahn	40·8
Torontaler Localbahnen	40·1
Matraer Vicinalbahnen	37·9
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	36·4
Mezötur-Turkever Eisenbahn	36·2
Localbahn Terret-Kowaszna	33·4
Székler Eisenbahn	33·3
Taraczthalbahn	31·6
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	30·4
Budapester Localbahnen	28·5
Békéser Comitatsbahnen	27·1
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	26·9
Haromszéker Localbahnen	26·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	26·5
Szilágysager Eisenbahn	25·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	25·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	24·8
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	24·6
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	23·9
Localbahn Asch-Rossbach	23·0
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	22·9
Localbahn Budapest-Lajosmizse	22·8
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz	22·1
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	21·7
Brünner Localbahn (Dampftramway)	19·9
Bihárer Vicinalbahnen	19·8
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	19·8
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	18·9
Löcsethalbahn	18·0
Poprádthalbahn	17·9
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	16·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	15·5
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	15·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	15·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	14·7
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	13·2
Bozen-Meraner Bahn	13·0
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	11·9
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	10·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	10·4
Steyrthalbahn	10·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	10·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	10·0
Neutitscheiner Localbahn	9·7
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	9·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn	9·3
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	8·8
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	8·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·6

	%
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·1
Böhmische Commercialbahnen	7·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	7·5
Felek-Fogaraser Localbahn	7·1
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	6·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	6·5
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	6·3
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	6·2
Eisenbahn Wien-Aspang	5·9
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	5·5
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	5·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	5·0
Localbahn Reichenberg-Gablonz	4·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·5
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	4·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·7
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·0
Böhmische Nordbahn	2·7
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·0
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	1·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·6
Stauding-Stramberger Localbahn	1·6
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	1·2
Kuttenberger Localbahn	1·1
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	0·9
Localbahn Laibach-Stein	0·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	0·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	0·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1894 ergibt sich gegenüber der gleichen Zeitperiode 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Wiener Verbindungsbahn	0·2
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lőrincz	0·5
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	0·8
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	1·5
Mährische Westbahn	1·6
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·8
Böhmische Westbahn	2·0
Mährisch-schlesische Centralbahn	2·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	4·0
Localbahn Swolenowes-Smečna	4·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	4·3
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	4·3
Mühlkreisbahn	4·4
Fünfkirchen-Barcser Bahn	4·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	5·1
Localbahn Ruma-Vrdnik	5·3
Számosthalbahn	5·3
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	5·7
Holicz-Gödinger Localbahn	5·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	6·5
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	7·4
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar	8·1
Kremsthalbahn	8·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	9·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	10·7
Zagorianer Bahn	11·4
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	15·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17·2
Localbahn Dolina-Wygoda	26·0
Welser Localbahn	33·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate April 1894 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe und nach dem Inlande.

Die Einnahmen der viermonatlichen Betriebsperiode des laufenden Jahres enthalten die definitiven Abrechnungen für den Monat Jänner d. J., die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv.

Böhmische Nordbahn. Sowohl der Ausfall im Personenverkehre, als auch die Zunahme im Güterverkehre sind durch die Einwirkung der Osterfeiertage entstanden, die pro 1894 schon auf den Monat März, pro 1893 aber erst auf den Monat April gefallen sind.

Böhmische Westbahn. Für den Monat April 1894 ergibt sich, im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre, eine Mehreinnahme von fl. 19.755.

Der Personenverkehr hat um 6150 Personen abgenommen.

Im Gütertransporte ergab sich gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehrverfrachtung von 30.317 t, woran der Artikel „Kohle" mit 9117 t participirt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1894 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2774, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 14.974, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 12.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2898, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 41.398, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 38.500 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich für den Monat April 1894, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 134.065 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 52.466 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 157.854 t mit einer Mehreinnahme von fl. 749.107. Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 696.641, d. i. 12·9 pCt.

Der Ausfall im Personenverkehre findet seine Begründung darin, dass die Osterfeiertage im Jahre 1893 in den Monat April, im laufenden Jahre hingegen schon in den Monat März fielen.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Minderfrequenz von 134.065 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 52.466 resultirt aus einer Minderfrequenz von 134.558 Personen und einer Mindereinnahme von fl. 48.702 auf den westlichen Linien und einer Mehrfrequenz von 493 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 3764 auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 157.854 t mit einer Mehreinnahme von fl. 749.107 wurde aus der Mehrbeförderung von 84.201 t und einer Mehreinnahme von fl. 347.393 auf westlichen Linien und aus einer Mehrbeförderung von 73.653 t und einer Mehreinnahme von fl. 401.714 auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erzielt.

Es ist somit gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Gesammt-Verkehrssteigerung von 10·7 pCt. und eine Gesammt-Einnahmenvermehrung von 19·2 pCt. zu verzeichnen.

An dieser Verkehrssteigerung participirt auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der gesammte Verkehr, da fast in allen Artikeln eine lebhafte steigende Tendenz in der Verkehrsbewegung zu constatiren ist. Insbesonders sind hervorzuheben die Mehrverfrachtungen in den Artikeln Eisen roh, Heu und Stroh, Schnitt- und Nutzholz, Kohle mineral. und Baumaterialien, während im Zuckerverkehre ein Rückgang zu verzeichnen ist, welcher auf den Ausfall im Exportverkehre zurückzuführen ist.

Die Verkehrssteigerung auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist zumeist den aussergewöhnlich bedeutenden Cerealien-Transporten, insbesondere ab Podwoloczyska, Suczawa und Brody, ab welchen drei Stationen allein eine Mehrbeförderung von 5003 Wagen Getreide zu constatiren ist, zuzuschreiben. Ausserdem ist auch eine lebhaftere Bewegung in den Artikeln Holz, Kohle, Petroleum und Salz zu verzeichnen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Die Mehreinnahme auf den beiden Linien betrug im Güterverkehre fl. 36.464 und findet selbe ihre Begründung in dem regen Holz- und Petroleumverkehre, hauptsächlich aber in dem lebhaften Cerealienverkehre ab Nowosielitza und Suczawa.

Kolomeaer Localbahnen.

Die bedeutende Frequenz und Einnahmensteigerung im Güterverkehre provenirt aus der Zunahme der Petroleumtransporte.

Wels-Haiding-Aschach a/D.

Das bei dieser Linie nachgewiesene Einnahmen-Minus entstammt dem Güterverkehre, welcher eine Minderbeförderung von 3745 t, hervorgerufen durch den Ausfall der Steinsendungen von Aschach für den Bau der Linie Wels—Unterrohr und in Folge der Sistirung der Traunregulirung, zu verzeichnen hat.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro April 1894 eine Minderfrequenz von 94.862 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 44.809 und einer Mehrbeförderung von 226.608 t mit einer Mehreinnahme von fl. 829.802, so dass sich ein Gesammteinnahmenplus von fl. 784.993, d. i. 13·3 pCt. ergibt.

In den ersten vier Monaten des Jahres 1894 resultirt auf den vorbezeichneten Bahnen eine Mehrfrequenz von 906.788 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 430.196 und eine Mehrbeförderung von 730.526 t mit einer Mehreinnahme von fl. 2,597.526 und ergibt sich somit für die genannte Zeitperiode eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 3,028.116, d. i. 17·1 pCt.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt pro April 1894 die Frequenz 7701 Personen und die Güterbeförderung 8465 t mit einer Gesammteinnahme von fl. 12.996 gegen fl. 11.530 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme von 3086 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 17.368 gegenübersteht.

Hingegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres ein günstiges Resultat, indem die Transporte um 84.213 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 142.525 stiegen.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehend genannten Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . .	um	34.309 t
„ Holz aller Art	„	9.110 „
„ Steinen aller Art . . .	„	1.432·8 „
„ Ziegeln	„	4.197·8 „
„ Kohlen	„	18.798·6 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen

bei Mehl und Mahlproducten	um	185·4 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.157·9 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 5458 Personen und das Erträgniss aus demselben um fl. 283 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 5306 t und der Einnahmen um fl. 698, was hauptsächlich auf eine Mehrverfrachtung von Baumaterialien zurückzuführen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 580 Personen und das Erträgniss um fl. 407 ab; im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 4225 t und des Erträgnisses um fl. 3490 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die für den Monat April 1894 gegenüber der gleichen Zeitperiode des Jahres 1893 resultirende Mehreinnahme von fl. 17.457 dürfte hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben sein, dass die Osterfeiertage im laufenden Jahre schon in den Monat März fielen, somit der Verkehr des Monates April nicht ungünstig beeinflusst wurde.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat April 1894 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegenüber dem definitiven Resultate im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 1057 = 1·24 pCt. höher.

An dieser Mehreinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 3418 = 5·45 pCt., zufolge Mehrverfrachtung von 4176 t = 9·84 pCt. Bauholz, Kohle, Ziegel, Schiefer und Steine, dagegen weist der Personenverkehr eine Mindereinnahme von fl. 2361 = 10·7 pCt. zufolge Minderfrequenz von 3491 Reisenden = 6·84 pCt. aus.

Die Minderfrequenz im Personenverkehre ist durch die Lage der Osterfeiertage, welche im Vorjahre in den Monat April fielen, bedingt.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April	
					1894				1893				
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.984	6.958	2,708.937	1,628.411	1,455.860	4,652.350	6,108.210	875	5,411.569	778	+ 12·5	6.984	6.958
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	82.188	47.388	74.656	172.305	246.961	928	224.309	843	+ 10·1	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	27.909	38.224	20.789	53.039	73.828	820	57.897	643	+ 27·5	90	90
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	37.674	18.799	8.694	24.364	33.058	348	34.848	367	— 5·2	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	18.428	7.754	1.958	6.045	8.003	471	9.007	530	— 11·1	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.471	6.343	585	2.219	2.804	187	1.933	129	+ 45·0	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Vereinigte Linien	176	176	13.731	35.110	6.107	53.725	59.832	340	62.039	352	— 3·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	5.423	. . . .	6.044	6.044	756	4.904	613	+ 23·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.457	2.222	1.532	4.183	5.715	286	5.075	254	+ 12·6	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.427	1.301	1.747	2.287	4.034	103	3.526	90	+ 14·4	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.228	3.019	1.545	2.902	4.447	296	4.187	279	+ 6·1	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.931	11.845	696	12.267	12.963	393	4.670	142	+176·8	33	33
Laibach-Stein	24	24	7.451	2.058	2.409	2.438	4.847	202	5.348	223	— 9·4	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	15.523	8.118	9.347	11.493	20.840	234	20.742	233	— 0·4	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.457	7.620	2.614	11.696	14.310	159	12.153	135	+ 17·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.073	6.628	210	1.988	2.198	440	1.659	332	+ 32·5	5	5
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.644	1.534	206	1.029	1.235	73	1.770	104	— 29·8	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.572	928	660	863	1.523	152	1.775	178	— 14·6	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	. . .	6.590	2.800	2.203	3.498	5.701	178	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Unterkrainer Bahnen	72	. . .	17.364	10.128	6.761	24.679	31.440	437	. . . .	. . .	. . .	72	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.997	1.182	746	1.183	1.929	175	3.177	289	— 39·4	11	11
Welser Localbahn	53	28	16.906	3.737	4.264	3.785	8.049	152	8.040	287	— 47·0	53	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	8.402	21.760	1.568	7.377	8.945	526	9.157	539	— 2·4	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	. . .	7.715	1.174	1.938	1.578	3.516	126	. . . .	. . .	. . .	28	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.601	29.383	170	9.958	10.128	1.266	7.782	973	+ 30·1	8	8
II K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.846	9.093	483	9.859	10.342	431	5.745	239	+ 80·3	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	613	4.089	27	1.993	2.020	404	1.980	396	+ 2·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	149.895	807.397	29.671	553.385	583.056	5.773	552.987	5.475	+ 5·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	170.659	158.424	67.811	268.008	335.819	1.049	327.190	1.022	+ 2·6	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	73.612	172.545	55.959	255.064	311.023	1.503	291.268	1.456	+ 3·2	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	58.066	180.937	35.160	215.805	250.965	1 349	238.765	1.284	+ 5·1	186	186
Linie Lit. B	236	236	96.378	230.046	50.019	348.620	398.639	1.689	360.139	1.526	+ 10·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	30.893	52.008	12.666	100.219	112.885	1.240	111.950	1.230	+ 0·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	687.514	788.338	434.794	2,068.654	2,503.448	2.416	2,378.291	2.296	+ 5·2	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	64.842	34.850	14.853	33.063	47.916	185	47.501	183	+ 1·1	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	42.440	77.504	17.922	147.007	164.929	2.577	162.542	2.540	+ 1·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	7.369	53.726	1.803	27.161	28.964	1.931	21.191	1.413	+ 36·7	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	47.530	46.589	19.676	66.093	85 769	557	84.712	550	+ 1·3	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	257.245	240.074	164.927	647.423	812.350	1.294	773.139	1.231	+ 5·1	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	108.304	267.893	59.992	463.138	523.130	1.698	508.513	1.651	+ 2·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	513.447	636.262	441.565	1,546.119	1,987.684	1.455	1,952.248	1.429	+ 1·8	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis 30. April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen:
),320.193	6,479.517	5,099.146	18,450.288	23,549.434	3.372	4,732.422	16,259.810	20,992.232	3.017	+ 11·8	10.116	9.051	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.:
293.986	204.358	254.023	737.624	991.647	3.728	242.255	606.476	848.731	3.191	+ 16·8	11.184	9.573	Lemb.-Czern. Jassy E. Lemberg-Czernowitz
99.311	147.651	72.169	222.071	294.240	3.269	66.238	131.749	197.987	2.200	+ 48·6	9.807	6.600	Czernowitz-Suczawa
145.378	76.314	32.867	98.096	130.963	1.379	33.872	99.171	133.043	1.400	— 1·5	4.137	4.200	Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich
64.446	31.619	7.025	26.748	33.773	1.987	6.563	29.248	35.811	2.107	— 5·7	5.961	6.321	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
20.681	23.460	2.318	8.128	10.446	696	2.090	6.407	8.497	566	+ 23·0	2.088	1.698	Asch-Rossbach
54.927	116.862	25.292	180.755	206.047	1.171	24.928	140.540	165.468	940	+ 24·6	3.513	2.820	Bukowinaer Localb.: Vereinigte Linien
. .	20.657	. . . .	17.713	17 713	2.214	. . . .	23.917	23.917	2.990	— 26·0	6.642	8.970	Dolina-Wygoda
19.966	9.682	5.367	18.039	23.406	1.170	5.333	14.347	19.680	984	+ 18·9	3.510	2.952	Fehring-Fürstenfeld
33.219	6.822	6.744	9.823	16.567	425	6.377	6.328	12.705	326	+ 30·4	1.275	978	Fürstenfeld-Hartberg
19.795	11.419	5.392	11.084	16.476	1.098	5.208	7.963	13.171	878	+ 25·1	3.294	2.634	Gleisdorf-Weiz
15.000	47.557	2.906	38.301	41.207	1.249	3.134	18.703	21.837	662	+ 88·7	3.747	1.986	Kolomeaer Localbahnen
28.853	8.347	9.051	8.726	17.777	741	9.171	8.521	17.692	737	+ 0·5	2.223	2.211	Laibach-Stein
54.762	32.831	34.367	47.888	82.255	924	36.190	46.644	82.834	931	— 0·8	2.772	2.793	Lemberg-Belzec
34.806	26.082	10.741	43.105	53.846	598	10.614	44.141	54.755	608	— 1·6	1.794	1.824	Mährische Westbahn
7.894	20.825	778	6.003	6.781	1.356	806	5.684	6.490	1.298	+ 4·5	4.068	3.894	Mösel-Hüttenberg
6.751	6.437	819	4.761	5.580	328	848	4.668	5.516	324	+ 1·2	984	972	Potscherad-Wurzmes
13.696	3.742	2.510	3.798	6.308	631	2.312	4.692	7.004	700	— 9·9	1.893	2.100	Schwarzenau-Waidhofen
24.092	75.50	7.387	11.613	19.000	594	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.782	. . .	Strakonitz-Winterberg
63.818	44.622	24.200	104.393	128.593	1.786	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.358	. . .	Unterkrainer Bahnen
10.728	4.281	2.482	4.404	6.886	626	2.292	5.054	7.346	668	— 6·3	1.878	2.004	Vöcklabruck-Kammer
60.602	11.644	16.029	12.635	28.664	541	8.934	14.003	22.937	819	— 33·9	1.623	2.457	Welser Localbahn
27.950	87.802	6.484	36.814	43.298	2.547	6.093	34.566	40.659	2.392	+ 6·5	7.641	7.176	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
30.509	3.743	7.058	5.863	12.921	461	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.383	. . .	Wodňan-Prachatitz
6.627	117.111	721	36.521	37.242	4.655	. . . .	34.642	34.642	4.330	+ 7·5	13.965	12.990	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
7.801	34.008	1.960	28.530	30.490	1.270	1.986	22.978	24.964	1.040	+ 22·1	3.810	3.120	Caslau-Zawratetz
2.943	18.699	355	8.383	8.738	1.748	297	9.217	9.514	1.903	— 8·1	5.244	5.709	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
548.430	2,880.915	111.341	1,875.168	1,986.509	19.668	109.402	1,781.979	1,891.381	18.726	+ 5·0	59.004	56.178	Aussig-Teplitzer Eisenb.
540.606	593.534	256.453	1,021.435	1,277.888	3,993	242.977	1,000.838	1,243.815	3.887	+ 2·7	11.979	11.661	Böhmische Nordbahn
250.837	633.033	205.616	971.924	1,177.540	5.689	200.658	960.219	1,160.877	5.804	— 2·0	17.067	17.412	Böhmische Westbahn
201.533	741.680	113.500	912.592	1,026.092	5.517	113.757	910.335	1,024.092	5.506	+ 0·2	16.551	16.518	Buschtěhrader Eisenb. Linie Lit. A
536.813	1,008.938	152.276	1,471.853	1,624.129	6.882	143.196	1,473.533	1,616.729	6.851	+ 0·5	20.646	20.553	Linie Lit. B
16.623	229.969	46.329	446.707	493.036	5.418	44.191	470.821	515.012	5.659	— 4.3	16.254	16.977	Graz-Köflacher Eisenb.
3.96.344	3,299.497	1,626.843	8,464.682	10,091.525	9.741	1,488.677	8,244.624	9,733.301	9.395	+ 3·7	29.223	28.185	Kaiser Ferdinands-Ndb Hauptbahnnetz
53.314	130.702	60.160	116.875	177.035	684	55.726	112.580	168.306	650	+ 5·2	2.052	1.950	Localbahnen
61.572	323.617	67.010	582.862	649.872	10.154	67.431	563.237	630.668	9.854	+ 3·0	30.462	29.562	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
26.654	189.527	6.550	99.217	105.767	7.051	6.161	78.591	84.752	5.650	+ 24·8	21.153	16.950	Leoben-Vordernberger
79.988	168.620	72.789	242.443	315.232	2.047	69.345	255.433	324.778	2.109	— 2·9	6.141	6.327	Mähr.-schles. Centralb.
29.188	919.599	617.247	2,353.079	2,970.326	4.730	609.458	2,303.812	2,913.270	4.639	+ 2·0	14.190	13.917	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
25.187	1,037.973	242.469	1,664.207	1,906.676	6.191	238.758	1,702.347	1,441.105	6.302	— 1·8	18.573	18.906	Ergänzungsnetz
184.973	2,513.354	1,449.079	6,107.454	7,556.533	5.532	1,417.771	6,007.485	7,425.256	5.436	+ 1·8	16.596	16.308	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	25.824	22.402	6.833	19.658	26.491	803	23.408	709	+ 13·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	1,084.372	371.034	845.179	2,025.429	2,870.608	1.897	2,888.920	1.909	— 0·6	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	15.242	. . . .	2.384	. . . .	2.384	596	2.695	674	— 11·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	131.092	128.529	46.146	223.899	270.045	948	255.368	896	+ 5·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	79.318	36.281	23.813	36.593	60.406	679	59.401	667	+ 1·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	20.881	63.401	7.823	81.491	89.314	1.374	82.323	1.267	+ 8·4	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	88.997	84.411	9.517	46.805	56.322	7.040	54.077	6.760	+ 4·1	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	24.796	24.921	6.786	29.456	36.242	190	32.465	170	+ 11·8	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.014	4.365	17.919	10.177	28.096	906	27.012	871	+ 4·0	31	31
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.540	2.071	811	3.630	4.441	178	3.169	127	+ 40·2	25	25
Kremsthalbahn	70	70	19.284	7.183	7.181	10.729	17.910	256	17.620	252	+ 1·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.739	2.189	890	644	1.534	511	1.029	343	+ 49·0	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.655	887	7.013	1.985	8.998	375	9.011	375	0	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	8.323	1.345	5.963	5.921	11.884	205	12.570	217	— 5·5	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.409	4.422	1.722	3.560	5.282	660	4.988	624	+ 5·8	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	. . .	1.854	2.016	639	3.450	4.089	273	. . . .	. .	. .	15	. . .
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.466	850	811	874	1.685	67	2.275	91	— 26·4	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	19.938	9.280	6.696	9.719	16.415	1.368	15.476	1.290	+ 6·0	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	64	41	11.742	2.024	5.467	3.338	8.805	138	5.480	134	+ 3·0	64	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.567	26.274	1.038	17.443	18.481	1.027	16.680	927	+ 10·8	18	18
Steyrthalbahn	48	48	14·790	4.769	4.690	4.660	9.350	195	8.572	179	+ 8·9	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.477	20.055	137	10.964	11.101	1.110	12.319	1.232	— 9·9	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.691	11.652	2.006	14.078	16.084	412	7.120	183	+ 125·1	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen	49	26	9.411	5.020	2.485	5.065	7.550	154	2.125	83	+ 85·5	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	73.613	3.701	6.971	2.157	9.128	913	8.459	846	+ 7·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	181.283	469	26.991	686	27.677	615	29.202	649	— 5·2	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	45.193	. . .	5.093	. . . .	5.093	424	5.668	472	— 10·2	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	125.216	. . . .	11.039	. . . .	11.039	1.577	11.959	1.708	— 7·7	7	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	95.121	. . . .	7.646	. . . .	7.646	1.274	7.770	1.295	— 1·6	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	12	5.256	3.856	1.384	3.553	4.937	353	5.092	424	— 16·6	14	1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	32.312	16.010	3.934	6.551	10.485	807	12.161	935	— 13·7	13	1
Summe	16.008	15.755	7,522.745	6,522.081	4,091.600	14,407.421	18,499.021	1.156	17,338.172	1.100	+ 5·1	16.008	15.75
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.488·5	7.486	2,530.500	1,262.000	1,722.000	4,417.000	6,139.000	819	5,982.987	799	+ 2·5	7.488·5	7.48
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	68	26.600	23.100	8.000	37.000	45.000	662	48.688	716	— 7·5	68	
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	23.600	2.000	14.000	4.000	18.000	162	14.450	130	+ 24·6	111	1
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	. . .	5.000	2.000	2.000	3.000	5.000	83	. . . .	. . .	. . .	60	. .
Békés-Csanáder Bahn	82	. . .	7.700	1.500	3.100	3.100	6.200	76	. . . .	. . .	. . .	82	. .
Békéser Comitatsbahnen	49	49	2.500	3.100	1.500	4.700	6.200	127	3.186	65	+ 95·4	49	
Biharer Vicinalbahnen	132	132	23.000	6.300	9.300	12.700	22.000	167	15.566	118	+ 41·5	132	1
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.600	5.500	2.800	5.700	8.500	133	6.981	109	+ 22·0	64	
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	13.300	2.700	8.000	5.500	13.500	101	13.130	98	+ 3·1	133	1

Im 1. Jänner bis Ende April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893						
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
rsonen zahl	Güter Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
98.063	85.255	26.358	78.716	105.074	3.184	25.317	66.336	91.653	2.777	+ 14·7	9.552	8.331	Ostrau-Friedlander E.
276.001	1,502.171	2,790.333	8,057.638	10,847.971	7.170	2,574.926	8,103.664	10,678.590	7.058	+ 1·6	21.510	21.174	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
32.100	. . . . .	4.956	. . . . .	4.956	1,239	4,694	. . . . .	4.694	1,174	+ 5·5	3.717	3.522	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
171.203	509.643	176.797	872.189	1,048.986	3.681	174.017	843.813	1,017.830	3.571	+ 3·1	11.043	10.713	Südnordd. Verbindgsb.
761.745	111.600	81.504	122.264	203.768	2.290	74.296	118.215	192.511	2.163	+ 5·9	6.870	6.489	Wien-Aspang Bahn
74.757	216.111	27.001	280.971	307.972	4.738	24.474	280.863	305.337	4.697	+ 0·9	14.214	14.091	Wien-Pottend.-W.Neust.
253.513	375.340	25.714	192.656	218.370	27.296	20.236	198.515	218.751	27.344	— 0·2	81.888	82.032	Wiener Verbindungsb.
													Selbständige Localb.
85.160	103.010	22.906	122.530	145.436	761	21.694	113.038	134.732	705	+ 7·9	2.283	2.115	Böhm. Commercialb.
78.214	17.487	54.882	38.692	93.574	3.019	48.005	34.784	82.789	2.671	+ 13·0	9.057	8.013	Bozen-Meraner Bahn
9.949	7.660	3.306	12.569	15.875	635	3.151	11.452	14.603	584	+ 8·7	1.905	1.752	Gr.-Priesen-W.-Auscha
63.683	26.595	22.393	39.045	61.438	878	24.897	41.925	66.822	955	— 8·1	2.634	2.865	Kremsthalbahn
32.270	10.529	3.383	4.133	7.516	2.505	3.166	4.269	7.435	2.478	+ 1·1	7.515	7.434	Kuttenberger Localb.
34.813	3.606	20.899	7.644	28.543	1.189	18.910	8.152	27.062	1.128	+ 5·4	3.567	3.384	Mori-Arco-Riva a./G.
27.509	5.024	21.076	21.903	42.979	741	20.990	23.959	44.949	775	— 4·4	2.223	2.325	Mühlkreisbahn
33.849	18.218	6.203	14.445	20.648	2.581	5.951	12.861	18.812	2.352	+ 9·7	7.743	7.056	Neutitscheiner Localb.
7.588	6.509	2.390	9.189	11.579	772	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	2.316	. . .	Reichenau a/K-Solnitz
10.470	2.574	3.322	3.188	6.510	260	3.360	3.903	7.263	291	— 10·7	780	873	Radkersburg-Luttenbg.
75.725	35.985	24.640	36.641	61.281	5.107	24.756	33.742	58.498	4.875	+ 4·8	15.321	14.625	Reichenberg-Gablonz
41.085	7.869	16.271	12.100	28.371	443	9.329	6.917	16.246	396	+ 11·9	1.329	1.188	Salzkammergut- Localb.
19.700	86.467	4.333	59.968	64.301	3.572	3.856	59.440	63.296	3.516	+ 1·6	10.716	10.548	Stauding-Stramberg
48.834	16.562	14.750	18.040	32.790	683	13.753	16.015	29.768	620	+ 10·2	2.049	1.860	Steyrthalbahn
5.436	87.156	595	54.520	55.115	5.512	533	57.003	57.536	5.754	— 4·2	16.536	17.262	Swolenowes-Smečna
22.442	43.665	7.249	53.237	60.486	1.551	7.514	30.020	37.534	962	+ 61·2	4.653	2.886	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
34.546	17.393	8.384	16.046	24.430	499	3.344	4.907	8.251	317	+ 57·4	1.497	951	Preding-Wdf.- Stainz / Pöltschach- Gonobitz / Kapfenberg- Seewies.
													Dampftramways.
31.232	15.443	21.344	8.972	30.316	3.032	19.993	5.301	25.294	2.529	+ 19·9	9.096	7.587	Brünner Localeisenb.-G.
29.879	2.271	90.272	2.864	93.136	2.070	82.392	2.181	84.573	1.879	+ 10·2	6.210	5.637	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
46.378	. . . . .	17.212	. . . . .	17.212	1.434	14.906	. . . .	14.906	1.242	+ 15·5	4.302	3.726	Innsbruck-Hall i. T.
21.832	. . . . .	34.497	. . . . .	34.497	4.928	41.671	. . . .	41.671	5.953	— 17·2	14.784	17.859	Kahlenberg-Eisenb.- G.: Dampftr. Wien-Nussd.
93.893	. . . .	22.909	. . . .	22.909	3.818	21.183	. . . . .	21.183	3.531	+ 8·1	11.454	10.593	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahn-linie-Hütteldorf)
11.886	9.043	3.479	10.018	13.497	964	3.662	8.531	12.193	1.016	— 5·1	2.892	3.048	Salzburger Eisenb. u. Tr.
21.503	24.329	14.502	10.118	24.620	1.894	10.499	12.138	22.637	1.741	+ 8·8	5.682	5.223	Wiener Localbahnen: (Wien-Wr. Neudorf)
76.054	25,622.115	14,239.713	56,672.901	70,912.614	4.430	13,320.946	53,547.247	66,868.193	4.244	+ 4·4	13.290	12.732	**Summe**
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen
30.500	5,136.700	5,599.600	19,270.606	24,870.206	3.321	5,106.320	18,254.419	23,360.739	3.121	+ 6·4	9.963	9.363	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
4.000	83.400	26.200	133.800	160.000	2.353	23.468	143.480	166.948	2.466	— 4·5	7.059	7.398	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
10.000	9.850	42.200	19.800	62.000	559	39.252	18.852	58.104	523	+ 6·9	1.677	1.569	Bács-Bodrogher Com.B.
9.500	7.650	8.100	11.500	19.600	326	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .		978	. . .	Bálat.-St. György-Szobb
4.700	7.150	13.900	14.500	28.400	346	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .		1.038	. . .	Békés-Csanáder Bahn
3.350	9.750	8.000	14.600	22.600	461	6.571	9.922	16.493	336	+ 27·1	1.383	1.008	Békéser Comitatsbahnen
9.400	21.500	35.900	43.200	79.100	599	33.638	32.818	66.456	503	+ 19·8	1.797	1.538	Bihárer Vicinalbahn
0.800	19.250	10.400	19.600	30.000	469	12.114	12.387	24.501	382	+ 22·8	1.407	1.146	Budapest-Lájosmizse
5.200	11.700	27.700	23.600	51.300	385	24.419	20.805	45.224	340	+ 13·2	1.155	1,020	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April	
					1894				1893		Differz. per Kilom. in Percent		
	1894	1893	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.800	4.000	4.900	5.100	10.000	175	8.706	152	+ 15·1	57	5
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.800	1.300	2.400	2.600	5.000	96	4.234	81	+ 18·5	52	5
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.800	4.050	2.700	8.100	10.800	216	10.948	219	— 1·2	50	5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	12.100	7.000	8.500	14.000	22.500	321	20.954	299	+ 7·3	70	7
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	11.800	4.500	5.900	9.100	15.000	127	11.239	95	+ 33·7	118	11
Háromszéker Localbahnen	122	122	24.000	8.000	12.000	16.000	28.000	229	26.224	215	+ 6·1	122	12
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	4.600	1.100	2.300	2.200	4.500	141	3.717	116	+ 21·6	32	3
Hidegkut-Gyönk-Tomási-Miklosv.	12	. . .	1.300	600	450	850	1.300	108	. . .	. . .	. . .	12	. .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.800	2.400	2.900	3.600	6.500	162	3.854	96	+ 68·7	40	4
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.000	3.650	1.500	5.500	7.000	156	4.273	95	+ 64·2	45	4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.000	1.300	1.300	2.600	113	2.759	120	— 5·8	23	2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.600	3.800	2.300	5.700	8.000	90	4.318	48	+ 87·5	89	9
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.000	2.600	2.400	3.200	5.600	170	5.368	162	+ 4·9	33	3
Matraer Vicinalbahnen	127	127	10.700	3.300	4.300	6.600	10.900	86	10.388	81	+ 5·8	127	1
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.500	350	750	450	1.200	75	870	54	+ 38·9	16	.
Muránythal-Bahn	41	. . .	4.000	2.600	1.300	5.200	6.500	159	. . .	. . .	. . .	41	. .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	11.200	2.500	4.500	4.500	9.000	158	7.696	135	+ 17·0	57	5
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.500	2.500	900	5.100	6.000	333	3.965	220	+ 51·9	18	1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.000	2.800	1.500	4.200	5.700	163	6.465	184	— 11·4	35	3
Runa-Vrdnik Localbahn	18	18	300	1.550	100	2.000	2.100	117	1.496	83	+ 41·0	18	1
Slavonische Localbahn	49	. . .	5.400	1.700	2.700	3.300	6.000	123	. . .	. . .	. . .	49	. .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.600	1.200	2.500	1.800	4.300	91	5.201	110	— 17·3	47	4
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	10.200	4.400	4.600	8.700	13.300	251	12.970	244	+ 2·8	53	5
Száthmar-Nágybányaer L.-B.	60	60	9.100	5.000	5.100	10.400	15.500	258	15.016	250	+ 3·2	60	6
Szekler Bahn	39	39	5.200	2.200	2.600	3.300	5.900	151	4.494	115	+ 31·3	39	3
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	. . .	7.400	350	3.800	500	4.300	116	. . .	. . .	. . .	37	. .
Szilágyság Eisenbahn	107	107	5.400	5.600	6.000	9.000	15.000	140	11.722	109	+ 28·4	107	1
Taraczthal-Bahn	32	32	500	1400	300	2.900	3.200	100	2.776	86	+ 16·3	32	3
Torontaler Localbahnen	162	109	22.000	19.000	9.900	38.100	48.000	296	31.322	287	+ 3·1	122	1
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.000	2.300	1.800	3.000	4.800	150	3.541	110	+ 32·7	32	3
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.300	10.200	2.700	11.300	14.000	280	10.466	209	+ 33·9	50	5
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.000	300	900	500	1.400	38	975	26	+ 46·1	37	3
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	45.500	16.800	17.400	32.600	50.000	168	43.184	145	+ 15·9	297	2
Zagorianer Bahn	116	116	26.400	5.900	11.100	11.900	23.000	199	25.386	218	— 8·7	116	1
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	. . .	2.000	2.000	1.000	4.000	5.000	555	. . .	. . .	. .	9	. .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	384	384	94.463	172.508	51.390	281.635	333.025	867	317.955	828	+ 4·7	384	3
ungar. Strecken	67·6	67·6	4.736	37.980	2.233	45.175	47.408	701	57.848	856	— 18·1	67·6	6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	118	118	40.613	35.433	13.048	57.519	70.567	598	69.085	585	+ 2·2	118	1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B	703	703	168.378	178.010	150.562	429.951	580.513	826	682.351	971	— 14·9	703	
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien													
Selbstständige Localbahnen:													
Arader n. Csanáder vereinigte E.	325	325	44.326	50.520	26.560	75.300	101.860	313	99.320	306	+ 2·3	325	3
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.)	38·3	38·3	747	9.531	270	9.288	9.558	250	9.567	250	0	38·3	3
Vicinalbahn	21	. . .	596	2.416	217	1.858	2.075	98	. . .	. . .	. . .	21	.
Borossebes-Menyházer Localb.	123	123	5.425	17.014	5.710	30.822	36.532	297	32.568	265	+ 12·1	123	1
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	42·2	42·2	136.845	1.943	18.813	1.391	20.204	479	17.785	421	+ 13·7	42·2	4
Budapester Localbahnen	8	8	45.668	487	4.887	173	5.060	632	4.787	598	+ 5·7	8	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	44·8	. . .	3.864	2.751	2.311	6.576	8.887	198	. . .	. . .	. . .	44·8	.
Eperies-Bartfeld	33	33	1.814	13.298	515	15.345	15.860	481	6.712	204	+135·8	33	3
Gölnitzthal-Bahn	17	17	6.182	825	1.752	1.282	3.034	178	3.182	187	— 4·8	17	1
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	27	27	4.970	378	1.559	346	1.905	70	2.036	77	— 9·9	27	2
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	3·4	3·4	1.538	560	186	416	602	177	648	191	— 7·3	3·4	
Holicz-Gödinger Localbahn	9	9	2.228	2.718	402	895	1.297	144	912	101	+ 42·5	9	
Késmark—Szepes-Béla L.B.	10	10	2.682	1.016	902	1.381	2.283	228	3.845	384	— 40·6	10	1
Keszthély—Balaton-Szt. György	13	13	3.098	1.000	968	844	1.812	139	1.692	130	+ 6·9	13	1
Löcsethalbahn	60·6	60·6	10.007	10.929	2.050	15.660	17.710	292	15.549	256	+ 14·1	60·6	6
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	68	. . .	3.216	6.859	1.287	12.428	13.715	202	. . .	. . .	. . .	68	.
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	15	15	5.993	4.756	1.590	3.684	5.274	352	4.091	273	+ 28·9	15	2
Poprádthalbahn	222	222	25.803	13.929	19.392	30.614	50.006	225	41.121	185	+ 21·6	222	2
Szamosthalbahn	12	. . .	1.535	1.365	343	739	1.082	90	. . .	. . .	. . .	12	.
Szepesbéla-Podoliner Bahn	5·8	5·8	13	3.600	3	1.050	1.053	182	915	157	+ 15·9	5·8	
Térrét-Kowásznaer Bahn	12.740	12.249	3,535 540	2,015.976	2,212.950	5,763.672	7,976.622	626	7,761.484	634	— 1·3	12.700	12
Summe													

In 1. Jänner bis Ende April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	Gulden				Gulden					1894	1893	
Anzahl	Tonnen										Gulden		
34.400	15.700	17.200	20.500	37.700	660	15.766	15.116	30.882	542	+ 21·7	1.980	1.626	Debreczin-Hajdu-Nánás
17.000	3.600	8.500	7.200	15.700	302	10.131	4.578	14.709	282	+ 7·1	906	846	Felek-Fogaras
26.700	17.150	10.650	34.350	45.000	900	8.883	39.238	48.121	962	— 6·5	3.213	3.435	Gran—Almás-Füzitö
67.600	22.650	47.500	45.300	92.800	1.325	45.474	39.908	85.382	1.219	+ 8·6	3.975	3.657	G. Kikinda-G. Becskerek
42.000	16.650	21.000	33.400	54.400	461	19.013	28.149	47.162	399	+ 15·5	1.383	1.197	Grosswardein-B.-Vaskoh
81.800	33.000	38.000	66.000	104.000	852	37.614	44.520	82.134	673	+ 26·5	2.556	2.019	Háromszéker Localb.
16.400	3.800	8.200	7.650	15.850	495	8.741	4.480	13.221	413	+ 19·8	1.485	1.249	Hermannst.-Rothenthp.
4.300	2.625	1.800	3.650	5.450	454	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.362	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tomási
21.700	8.400	10.850	12.650	23.500	588	9.977	5.704	15.681	392	+ 50·0	1.764	1.176	Kaschau-Torna
14.000	13.200	7.000	19.700	26.700	593	6.689	14.388	21.077	468	+ 26·9	1.779	1.404	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
12.100	6.200	4.850	8.000	12.850	559	4.032	6.345	10.377	451	+ 23·9	1.677	1.353	Kun-St. Márton-Szentes
16.000	11.900	8.000	17.900	25.900	291	6.381	11.589	17.970	202	+ 44·1	873	606	Máros-Ludás—Bistritz
15.200	7.650	9.100	9.300	18.400	558	8.737	9.214	17.951	543	+ 2·7	1.674	1.629	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
45.700	17.250	18.600	34.500	53.100	418	12.696	25.877	38.573	303	+ 37·9	1.254	909	Matraer Vicinalbahnen
9.600	2.100	2.900	2.700	5.600	350	2.167	1.941	4.108	257	+ 36·2	1.050	771	Mezötur-Turkever E.
14.800	9.600	4.600	19.100	23.700	578	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.734	. . .	Muránythalbahn
36.900	18.300	14.800	36.200	51.000	895	11.254	18.010	29.264	513	+ 74·4	2.685	1.539	Nyiregyháza-M.-Szalka
13.500	11.450	3.450	23.050	26.500	1.472	3.182	14.019	17.201	955	+ 54·1	4.416	2.865	Petroszény-Lupény
15.200	9.650	7.600	14.500	22.100	631	10.276	15.987	26.263	750	— 15·9	1.893	2.250	P. Tenyö-K. Szt. Marton
1.500	6.050	400	7.600	8.000	444	480	7.966	8.446	469	— 5·3	1 332	1.407	Ruma-Vrdnik
18.500	5.450	10.000	10.800	20.800	425	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.275	. . .	Slavonische Localbahn
21.300	4.450	9.700	6.700	16.400	359	8.290	9.339	17.629	375	— 4·3	1.077	1.125	Somogy-Szobb-Bárcs
35.300	13.600	19.700	27.300	47.000	887	19.410	19.757	30.167	701	+ 26·5	2 661	2.103	Steinamanger-Pinkafeld
31.400	18.050	18.400	36.600	55.000	916	15.409	37.370	52.779	879	+ 4·2	2.748	2.637	Száthmar-Nagybánya
20.200	7.550	10.100	10.800	20.900	536	8.134	7.546	15.680	402	+ 33·3	1.608	1.206	Székler Bahn
27.000	1.650	13.600	2.200	15.800	427	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.281	. . .	Szentes-H. M.-Vasárhely
18.900	22.300	20.400	35.600	56.000	523	17.961	26.661	44.622	417	+ 25·4	1.569	1.251	Szilágyságer Eisenb.
2.250	2.700	1.350	5.450	6.800	212	1.029	4.142	5.171	161	+ 31·6	636	483	Taraczthal-Bahn
2.200	49.100	35.000	98.400	133.400	1.094	29.635	55.512	85.147	781	+ 40·1	3.282	2.343	Torontaler Localb.
0.800	8.350	6.500	11.700	18.200	569	6.109	7.251	13.360	417	+ 36·4	1.707	1.251	Ujszász-Jászapáther E.
9.350	45.200	10.800	50.200	61.000	1.220	11.032	23.503	34.535	690	+ 76·8	3.660	2.070	Vinkovce-Brcska
7.100	1.400	3.150	2.150	5.300	143	2.998	1.841	4.839	130	+ 10·0	429	390	Warasdin-Golubovec
7.300	55.900	69.100	110.900	180.000	606	59.777	86.533	146.310	493	+ 22·9	1.818	1.479	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
4.200	21.850	37.850	43.850	81.700	704	38.614	52.662	91.276	795	— 11·4	2.112	2.385	Zagorianer Bahn
8.750	5.600	3.700	10.600	14.300	1.589	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.767	. . .	Zsebely-Csákovárer Lb.
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
53.522	720.305	182 592	1,122.165	1,304.757	3.398	172.188	1,005.936	1,178.124	3.068	+ 10·7	10.194	9.204	Kaschau-Oderberg. E. ungar. Strecken
5.759	133.386	7.569	161.027	168.596	2.494	8.141	144.625	152.766	2.259	+ 10·4	7.482	6.777	Mohács-Fünfkirchner B.
15.120	148.533	53.724	221.145	274.869	2.329	50.911	207.651	258.562	2.191	+ 6·3	6.987	6.573	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
73.809	667.723	501.774	1,814.802	2,316.576	3.295	460.141	1,952.523	2,412.664	3.432	— 4·0	9.885	10.296	Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen:
10.049	183.680	105.600	277.220	382.820	1.178	100.270	260.250	360.520	1.109	+ 6·2	3.534	3.327	Arader u. Csánader E.
2.986	31.592	1.018	35.705	36.723	959	865	35.311	36.176	945	+ 1·5	2.877	2.735	Belisče-Kapelna(Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.567	6.191	641	4.836	5.477	261	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	783	. . .	Borossebes-Menyháza
4.953	52.324	20.506	99.544	120.050	976	19.415	100.182	119.597	972	+ 0·4	2.928	2.916	Bárcs-Pakracer E.
41.647	7.638	66.814	5.419	72.233	1.711	52.374	3.838	56.212	1.332	+ 28.5	5.133	3.996	Budapester Localb.
14.210	5.593	14.862	1.272	16.134	2.017	12.047	4.162	16.209	2.026	— 0·5	6.051	6.078	Budapest-Szt. Lörincz
1.468	11.487	8.884	25.228	34.112	761	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.283	. . .	Eperies-Bártfeld
4.754	51.559	2.247	57.589	59.836	1.813	2.091	40.400	42.491	1.288	+ 40·8	5.439	3.864	Gölnitzthal-Bahn
2.783	3.591	7.059	5.519	12.578	740	6.242	4.687	10.929	643	+ 15·1	2.220	1.929	Güns-Steinamager
1.933	1.622	6.767	1.495	8.262	306	6.410	1.168	7.578	280	+ 9·3	918	840	Haraszti-Ráczkeve
2.365	3.925	773	2.288	3.061	900	1.144	2.110	3.254	957	— 5·9	2.700	2.871	Holics-Gödinger Lb.
3.249	8.576	1.274	3.130	4.404	489	1.313	1.687	3.000	333	+ 46·8	1.467	999	Kesmárk-Szepés-Bela
2.409	4.715	3.636	5.837	9.473	947	3.352	6.878	10.230	1.023	— 7·4	2.841	3.069	Keszthély-B. Szt. György
2.045	3.848	3.744	3.048	6.792	523	3.667	2.098	5.765	443	+ 18·0	1.569	1.329	Lőcsethalbahn
31.014	37.672	5.921	59.290	65.211	1.076	4.709	54.911	59.620	984	+ 9·4	3.228	2.852	Marmaroser Salzb. A.-G.
21.430	21.279	4.927	42.097	47.024	692	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.076	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
2.456	16.427	5.590	12.253	17.843	1.190	4.360	10.783	15.143	1.009	+ 17·9	3.570	3.027	Poprádthalbahn
8.803	36.788	64.953	88.361	153.314	692	67.049	95.022	162.071	730	— 5·3	2.076	2.190	Számosthalbahn
1.786	4.543	1.114	2.550	3.664	305	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	915	. . .	Szépes-Béla-Podolin
60	14.840	12	4.850	4.862	838	42	3.600	3.642	628	+ 33·4	2.504	1.884	Terret-Kowacsna
395.577	7,984.862	7,358.351	24,494.376	31,852.727	2.508	6,662.404	23,069.651	29,732.055	2.427	— 3·3	7.524	7.281	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1894	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1893	Im Monate April 1894 wurden befördert: Personen	Im Monate April 1894 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate April 1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1894	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.008	15.755	7,522.745	6,522.081	4,091.600	14,407.421	18,499.021	1.156	17,338.172	1.100	+ 5·1	16.008	15.755
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.740	12.249	3,535.540	2,015.976	2,212.950	5,763.672	7,976.622	626	7,761.484	634	— 1·3	12.700	12.249
Hauptsumme	28.748	28.004	11,058.285	8,538.057	6,304.550	20,171.093	26,475.643	921	25,099.656	896	+ 2·8	28.708	28.004
Oesterreichische													
Achenseebahn*)													
Gaisbergbahn in Salzburg*)													
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	4.292	106	5.429	115	5.544	1.008	6.554	1.191	— 15·5		
Schafbergbahn*) (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)													
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.573	3.494	5.205	11.205	16.410	156	14.353	137	+ 13·8	105	10
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	25.654	23.428	28.016	70.168	98.184	364	75.941	282	+ 29·0	269	26
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S. Han) / Lašva-Travnik / Metkovic-Sarajevo	275	245	32.166	16.614	12.788	36.854	49.642	181	38.252	156	+ 16·0	275	24

*) Die Verkehrseröffnung erfolgt im Monate Mai, u. zw.: Achenseebahn ab 6. Mai; Gaisbergbahn ab 3. Mai; Schafbergbahn ab 12. Mai.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat April 1894 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 289 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 162, während aus dem Güterverkehre in Folge grösserer Kohlen- und Melassetransporte (+ 1061 t) eine Mehreinnahme um fl. 455 zu verzeichnen ist.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro April 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . — 12.133 Personen und — 26.570·29 fl.
Ergänzungsnetz . . . — 14.551 „ „ — 12.091·34 „
Südnordd. Verbindungsbahn — 9.856 „ „ — 6.856·05 „

Der Ausfall ist dem Umstande zuzuschreiben, dass die Osterfeiertage im Vorjahre in den Monat April, im laufenden Jahre aber in den Monat März fielen.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro April 1894 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 21.768 t + 65.781.39 fl.
„ „ Ergänzungsnetz + 24.897 t + 26.708·57 „
„ Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 12.801 t + 21.533·27 „

Die Mehreinnahme entspricht dem stärkeren Verkehre. Letzterer bezieht sich namentlich auf eine Zunahme der Getreidetransporte.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transport-Einnahmen des Gesammtnetzes haben sich im Monate April 1894 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres vermindert um fl. 118.768.

An dieser Verminderung participirt der Personenverkehr mit fl. 29.216 und der Güterverkehr mit fl. 89.552.

Bei dem Personenverkehre ist die Mindereinnahme im Allgemeinen dadurch erklärt, dass die Osterfeiertage im Vorjahre in den Monat April fielen.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre ist vorwiegend der Abnahme der Getreide-, Holz- und Wein-Transporte zuzuschreiben.

Die gesellschaftliche Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist in der erwähnten Periode eine Einnahmen-Vermehrung um fl. 87, dagegen die Localbahn Spielfeld-Radkersburg eine Verminderung um fl. 1469 und die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl eine Verminderung um fl. 311 nach.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Bahnen fremder Gesellschaften haben sich im Monate April a. c. gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres in den Einnahmen gebessert:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 6991
„ Leoben-Vordernberger Bahn um . . . . „ 7773
„ Graz-Köflacher Bahn um . . . . . „ 935
„ Localbahn Cilli-Wöllan um . . . . . „ 8964
„ Bárcs-Pakraczer Bahn um . . . . . „ 3964

dagegen haben Verschlechterungen in den Einnahmen erfahren:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg um . fl. 590
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . . „ 148

Der Personenverkehr auf den Local- und Pachtbahnen war fast durchwegs etwas schwächer, und zwar aus der schon an anderer Stelle erwähnten Ursache.

Die erhebliche Zunahme im Güterverkehre erklärt sich bei der Leoben-Vordernberger Bahn durch den starkeren Verkehr nach Donawitz, bei der Localbahn Cilli-Wöllan durch den im vergangenen Jahre theilweise eingestellten Verkehr von Skalis.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1894 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1894				1893							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1894	1893	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Recapitulation.
5,676.054	25,622.115	14,239.713	56,672.901	70,912.614	4.430	13,320.946	53,547.247	66,868.193	4.244	+ 4·4	13.290	12.732	Sa. d. österr. Eisenb.
2,990.577	7,984.862	7,358.351	24,494.376	31,852.727	2.508	6,662.404	23,069.651	29,732.055	2.427	+ 3·3	7.524	7.281	Sa. d. ungar. Eisenb.
8,666.631	33,606.977	21,598.064	81,167.277	102,765.341	3.580	19,983.350	76,616.898	96,600.248	3 450	+ 3·8	10.740	10.350	Hauptsumme
Zahnradbahnen.													
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. in Salzburg
20.886	106	7.888	115	8.003	. . .	7.885	. . . . .	7.885	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
													Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
29.750	13.382	15.562	38.995	54.557	520	14.187	40.838	55.025	524	— 0·8	1.559	1.572	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . .	. . . . .	86.824	278.334	365.158	1357	74.616	241.776	316.392	1.176	+ 15·0	4·071	3.528	K. u. k. Bosna-Bahn
104.879	61.940	42.200	141.559	183.759	668	30.728	115.292	146.020	598	+ 12·0	2.004	1.794	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han) Lašva-Travnik Metković-Serajevo

Eisenbahn Wien-Aspang. Die im Monate April 1894 resultirende Mindereinnahme aus dem Personenverkehre per fl. 2589 findet in dem Wegfalle der Osterfeiertage aus dem Berichtsmonate ihre Erklärung. Diesem Ausfalle stehen jedoch aus dem Güterverkehre Mehreinnahmen von fl. 992 gegenüber, so dass ein Ausfall von fl. 1597 aus dem Gesammtverkehr reesultirt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 46. Sitzung des Herrenhauses vom 2. Juni berichtet Freiherr v. Reinelt im Namen der volkswirthschaftlichen Commission über die Zusatzerklärung vom 20. September 1893 zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr. Das Haus ertheilt der Vorlage die verfassungsmässige Zustimmung.

Auf Antrag derselben Commission wird hierauf dem Handels- und Schiffahrtsvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und Spanien, dann der Handelsconvention zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

In der 47. Sitzung des Herrenhauses vom 5. Juni berichtet Freiherr v. Czedik im Namen der Eisenbahn-Commission über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, und beantragt, dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Fassung die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Die Vorlage wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Auf Antrag desselben Referenten gelangt auch die Regierungsvorlage, betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg—Czernowitz—Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat sowie die Herstellung mehrerer Localbahnen in der Bukowina, in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Form in zweiter und dritter Lesung ohne Debatte zur Annahme.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen von Nepomuk nach Blatna und von Březnitz nach Rozmital. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. April die k. k. Statthalterei in Prag angewiesen, bezüglich der von dem Freiherrn von Hildprandt in Blatna und Consorten vorgelegten generellen Projecte für eine normalspurige Localbahn von Nepomuk nach Blatna und von Březnitz nach Rozmital im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Magazines.) Für Zwecke des Clemens Riegler in Puchberg am Schneeberg wurde an dem zwischen der Station Matzleinsdorf und dem Wiener Südbahnhofe gelegenen Schleppgeleise ein Magazin hergestellt. [17. Mai, Z. 26.284.]

— (Eiskeller in Marburg.) Am südlichen Ende des Stationsplatzes in Marburg wurde für Restaurationszwecke ein amerikanischer Eiskeller hergestellt. [5. Mai, Z. 23.939.]

— (Holzlage.) Für die Herstellung einer Holzlage in der Station Ponigl wurde der Bauconsens ertheilt. [15. Mai, Z. 25.733.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Errichtung eines Uebergangssteges.) In km 139·241 nächst der Station Pörtschach am See wurde für Zwecke der Realitätenbesitzer M. & M. Schertz ein gemauerter Uebergangssteg hergestellt. [8. Mai, Z. 15.631.]

— (Linie Kufstein—Ala: Cementmagazin in Kufstein.) In der Station Kufstein wird für Zwecke der Firma Michael Egger ein Magazin zur Einlagerung von Cement hergestellt. [12. Mai, Z. 25.399.]

— (Verstärkung der Lenobachbrücke.) An der in km 281·367 gelegenen Lenobachbrücke wurde eine partielle Verstärkung vorgenommen. [11. Mai, Z. 23.241.]

Eisenbahn Wien - Aspang. (Güterschuppen in Biedermannsdorf.) In der Station Biedermannsdorf wird ein hölzerner Güterschnppen auf steinernem Unterbau von circa 10 m Länge und 5 m Breite hergestellt. [9. Mai, Z. 24.941.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Mauerwerksanlage und Eisenconstructionen.) Die Mauerwerksanlage und die Eisenconstructionen der Murbrücke in km 58·687, der Wallerbachbrücke in km 1·749 und der Göriachbachbrücke in km 66·747 der Murthalbahn wurden genehmigt. [7. Mai, Z. 24.593.]

— (Murthalbahn: Variante in km 71·38—72·2/3; politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tamsweg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des steiermärkischen Landesausschusses für die Variante in km 71·38—72·2/3 der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) für den 5. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 9413.]

Localbahn Baden-Vöslau. (Oberbaunormalien.) Die Oberbaunormalien für die Localbahn Baden-Vöslau wurden genehmigt. [2. Mai, Z. 23.679.)

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Monfalcone-Cervignano: Technisch-polizeiliche Prüfung und Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Localbahn Monfalcone-Cervignano der Betriebsconsens ab 10. Juni ex commissione ertheilt. [7. Jnni, Z. 30.743.]

Südbahn - Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Gemäss § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 haben am 23., 25. nnd 30. Jänner die technisch-polizeilichen Prüfung rücksichtlich dreier für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender stattgefunden. Sämmtliche drei Locomotiven sind nach den mit Handelsministerialerlass vom 4. April 1883, Z. 10.938, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt gebaut, gehören der Serie IV c an, und tragen dieselben die Inventarnummern 2022, 2023 und 2024, sowie die Fabrikationsnummern 3692, 3693 und 3694. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die gleichartig gebauten Locomotiven besitzen je vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind keine vorhanden. Sämmtliche Achsen liegen zwischen der Feuerbüchse und Rauchkammer. Die vierte Achse ist, und zwar um 14 mm beiderseits, verschiebbar. Die sämmtlichen Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben ferner horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Stenerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und geschieht die Umsteuernng mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Locomotiven noch mit variablem Blaserohr, ringförmigem Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Mantelrauchfang mit Schirm, nicht automatischer Vacuumbremse Hardy auf die zweite, dritte und vierte Locomotivachse wirkend, Spindelbremse am Tender, dann Dampfheizung nach System Haag und mit Riconrdventilen versehen. Die Spurweite ist normal, das Totalgewicht der einzelnen Locomotiven im ausgerüsteten Zustande beträgt 53 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 11·5 Amosphären. Die Probefahrten mit diesen drei Maschinen wurden sämmtlich auf der 15·1 km langen Strecke Wien—Mödling der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 58, 60 und 62 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 39 bezw. 43 und 46 km per Stunde erreicht, so dass im Hinblicke auf das in jeder Richtung anstandslose Ergebniss dieser tecbnisch-polizeilichen Prüfung keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebenen drei Locomotiven für den öffentlichen Zugsförderungsdienst auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugelassen [Z. 22.347.]

— (Centrale Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen in der Station Wörgl.) In der Station Wörgl wird zur Sicherung des Zugsverkehres am nördlichen und südlichen Stationsende je eine Anlage zum centralen Stellen der Weichen und Signale errichtet. Das Stellwerk der nördlichen Anlage enthält sechs Signalhebel, zebn Weichenhebel und einen Reservebebel; ausserdem eine Blockrolle, mittelst welcher das Distanzsigual für die Einfahrt der Züge der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie zwei Ausfahrtssignale von einem ausserhalb der Station Wörgl auf der Strecke der k. k. österr. Staatsbahnen bei km 191·408 situirten Stellwerke unter Verschluss gehalten werden können. Das Stellwerk der südlichen Anlage enthält vier Signalhebel, 14 Weichenhebel und einen Reservehebel; ausserdem ist an diesem Stellwerke auch noch ein Drehscheiben-Verriegelungshebel vorhanden. In der nördlichen Anlage befinden sich folgende Signale: Das Distanzsignal für die Einfahrt der Südbahnzüge in der Richtung von Kufstein in die Station Wörgl, das Distanzsignal für die Einfahrt der Züge der k. k. österr. Staatsbahnen in die Station Wörgl, ein zweiarmiges Einfahrtssignal für die Südbahnzüge von Kufstein, ein zweiarmiges Einfahrtssignal für die Züge der k. k. österr. Staatsbahnen, ein zweiarmiges Ausfahrtssignal für Südbahnzüge gegen Kufstein und für Züge der k. k. österr. Staatsbahnen gegen Salzburg und ein einarmiges Ausfahrtssignal für Züge der k. k. österr. Staatsbahnen nach Salzburg. In die nördliche Anlage sind ferner zwölf in der Station Wörgl liegende Wechsel und der auf der Strecke gegen Salzburg in km 191·408 situirte Abzweigewechsel einbezogen. In der südlichen Centralanlage befinden sich folgende Signale: Das Distanzsignal für die Einfahrt der Züge der Südbahn uud der k. k. österr. Staatsbahnen in der Richtung von Innsbruck, ein zweiarmiges Einfahrtssignal für die Züge der Südbahn nnd der k. k. österr. Staatsbahnen von Innsbruck und zwei einarmige Ausfahrtssignale für Südbahnzüge und Züge der k. k. österr. Staatsbahnen nach Innsbruck. In die südliche Anlage sind überdies 20 Weichen und die nächst dem Magazine befindlichen drei Drehscheiben einbezogen. Der Blockapparat im Platzinspections-Bureau enthält zwölf elektrische Einrichtungen mit den zugehörigen Blockfeldern und Blocktastern. Sechs dieser Einrichtungen gehören für die Freigabe der Fahrstrassen, die übrigen für die Freigabe der Signale. Der Blockapparat im nördlichen Weichenthurme enthält sieben, jener des südlichen Weichenthurmes fünf elektrische Einrichtungen mit eben so vielen Blockfeldern und Blocktastern. Zur Controle der richtigen Signalstellungen sind im Platzinspections-Bnreau und in den Weichenthürmen eigene Contralapparate aufgestellt. Im Bureau der Platzinspection bestebt ein solcher Controlapparat, an welchem die Signalbilder sämmtlicher Signale zu jeder Zeit sich so zeigen, wie sich dieselben an den Signalmasten den Zügen darstellen. Im nördlichen Weichenthurme besteht bloss ein Controlapparat für die dortigen zwei Distanzsignale und im südlichen Weichenthnrme ein Controlapparat für das Distanzsignal nnd für das Einfahrtssignal der von Innsbruck einfahrenden Züge. Die Distanzsignale für die Einfahrt der Züge von Kufstein und für die Einfahrt der Züge der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn von Innsbruck sind von den Stellungen der Weichen unabhängig; das Distanzsignal für die Züge der k. k. österr. Staatsbahnen von Salzburg ist nur von der Stellung des Abzweigewechsels abhängig gemacht. [G.-I.-Z. 5764.]

— (Vorkehrungen gegen das Entrollen von Wagen in der Station Nabresina.) Um in der Station Nabresina zu verhüten, dass gegen Süden Wagen entrollen, wurde an dem Südende dieser Station ein aus dem linkseitigen Hauptgeleise abzweigendes Ablenkgeleise mit dem Wechsel Nr. 35 hergestellt. Dieser Wechsel und die Weichenverbindung Nr. 28/30 sind mit einem Mastsignale, welches in km 561·095 in der Nähe des Wechsels 27 situirt ist, derart in Abhängigkeit, dass der Signalarm für die Fahrt eines Zuges von Nabresina gegen Süden auf dem richtigen Geleise erst dann auf „Erlaubte Fahrt“ gezogen werden kann, wenn die Wechsel Nr. 28, 30 und 35 auf „Gerade“ gestellt sind. Die Stellung des Signals, sowie der Wechsel Nr. 28, 30 und 35, erfolgt central von einem bei der Stellbütte Nr. 851 situirten Stellapparate, welcher drei Hebel enthält, und zwar je einen Hebel für das Mastsignal, für die Weichenverbindung Nr. 28/30 und für den Wechsel Nr. 35. Die Normalstellung der Wechsel Nr. 28, 30 und 35 ist in die „Ausweiche“, die des Mastsignales auf „Verbot der Fahrt“ und die des südlichen Distanzsignals auf „Verbot der Einfahrt“. [G.-I.-Z. 5987.]

Nachrichten aus Ungarn.

Samosthalbahn. (Bewilligung zur Vereinigung der Concessionsurkunden der einzelnen gesellschaftl. Linien.) Der „Vasuti és közlöködesi közlöny“, Nr. 51, und dessen darauf folgende Numinern verlautbart den Wortlaut der Urkunde, kraft welcher die Direction der Samosthal-Eisenbahn ermächtigt

wird, die Concessionsurkunden ihrer bisher finanziell getrennt gewesenen gesellschaftlichen Linien (Kolozsvár [Klausenburg]—) Apahida—Szamos-Ujvár—Dées (G.-A. XXXII ex 1880), Dées—Bethlen—Mogyoros—Besztercze (Bistritz [G.-A. XXXIV ex 1888]) und Dées—Sósmező—Sznrduk—Zilah (G.-A. XI ex 1889) in einer das gesammte gesellschaftliche Betriebsnetz umfassenden Concessionsurkunde unter der Firma „Szamosvölyi vasutrészvénytarsaság" (Szamosthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft) zu vereinigen. Das gesammte Bau- und Betriebscapital der neuen Gesellschaft ist mit 7,683.175 fl. bemessen, und ist die unificirte Dauer der nenen Gesellschaft vom 15. September 1881 an gerechnet für 90 Jahre festgestellt.

Localbahn Nagy-Szeben—Nagy-Disznód. (Vorlage des Gesetzentwurfes im ungarischen Abgeordnetenhause.) Der „Vasuti és közlöködési közlöny", Nr. 51, verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwnrf für eine von Nagy-Szeben (Hermannstadt) bis Nagy-Disznód zu erbauende normalspnrige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893, Vorconcession, Post 1). Das effective Baucapital dieser 5·65 km langen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 zu erbauenden Localbahn ist mit rund 156.000 fl., d. i. 27.611 fl. per km, bemessen. Die Linie Nagy-Szeben—Nagy-Disznód, deren Concessionäre der Sachsengraf Gustav Thalmann, Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt) im Vereine mit Dr. Carl Wolff, Director der allgemeinen Sparcasse in Nagy-Szeben und die dortigen Inwohner Martin Schuster und Josef Konnerth sind, zweigt von der Station Nagy-Szeben, beziehungsweise von Profil 62 der in Fortsetzung der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben von dort ausgehenden Linie Nagy-Szeben—Felek—Fogaras der kgl. ungar. Staatsbahnen ab. Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Sinne der bestehenden Normen die Concession zum Baue und Betrieb der genannten Linie, vorbehaltlich der Sanction durch die Legislative, den Concessionswerbern bereits ertheilt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53) und ist diese Linie innerhalb von sechs Monaten, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, dem öffentlichen Betriebe zu übergeben.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ministerielle Genehmigung des Baues eines zweiten Geleises auf der Theilstrecke Donauquai—Padmaniczkygasse—Stadtwäldchen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat über Antrag der hauptstädtischen Municipalbehörde und dem Ansuchen der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe entsprechend, den Bauplan des bereits concessionirten zweiten Geleises auf der Strecke Rudolfs-Quai (Akademie) — Padmaniczkygasse — Stadtwäldchen, genehmigt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1893 und Nr. 33 ex 1894).

— (Ausbau der Quailinie.) Die Budapester hauptstädtische Municipalbehörde hat, vorbehaltlich der höheren Genehmigung, den von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe projectirten Bau einer im Anschlusse an die Linie über die grosse Ringstrasse vom Borárosplatze längs dem Donauquai bis zum Petöfiplatze führenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1893 und Nr. 9 ex 1894) genehmigt. Die Bestimmungen des seinerzeit mit der ehemaligen Stadtbahn-Unternehmung (Siemens & Halske) abgeschlossenen und sodann auf die Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft übertragenen Unifications-Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1893) werden auch für die neue Linie in Kraft treten und bewegt sich der von der Gesellschaft vorgelegte Tarif innerhalb des Rahmens des im Unifications-Vertrage festgestellten Maximaltarifes. — Nach Ausbau der bereits projectirten Fortsetznng dieser Linie bis zum Akademieplatze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1890) werden die Linien der Stadtbahn-Gesellschaft zu einem die Stadtbezirke 4, 5, 6, 7, 8 und 9 umspannenden Ring geschlossen werden.

— (Bau einer neuen Linie zum Volksgarten.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Bau einer von der Friedhoflinie nächst dem Volkstheater abzweigenden mit Benützung von Strassenzügen des VIII. Bezirkes bis zum Neuen Volksgarten (VIII. und IX. Bezirk nächst Honvéd-Akademie-Ludovicenm) führenden neuen Linie beschlossen und unter Vorlage des Projects-Elaborates im Concessionsgesuche um die Bewilligung angesucht, die Stromleitung gleich jener der Friedhofbahn, provisorisch auf Ständern, d. i. als Hochleitung, auch längs der neu projectirten Linie führen zu dürfen, da die von der Bahn berührten Strassenzüge der äusseren Stadtperipherie noch nicht definitiv regulirt und zumeist noch ungepflastert sind.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 31. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Max Falk und in Anwesenheit von 67 Actionären mit 31.425 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Diesem zufolge haben sich die Betriebsresultate neuerlich erhöht; die Gesammteinnahmen betrugen fl. 6,746.814·69, um fl. 139.234·05 mehr als im Jahre 1892. Auch der Betriebsüberschuss war trotz mancherlei, den Betrieb in ungünstiger Weise beeinflussender Umstände, die auch die Betriebsausgaben erhöhten, um fl. 10.862·85 höher als 1892. — In Folge dieses günstigen Endresnltates ist die Gesellschaft seit dem Bestande der Bahn zum ersten Male in der Lage, dass dieselbe nicht nur den zur Verzinsung und Amortisation des ursprünglichen Nominal-Baucapitals von fl. 75,773.300, sowie des österr. Investitions-Anlehens aus dem Jahre 1889 von fl. 5,500.000 in Silber erforderlichen Betrag bezüglich der ganzen Bahn aus dem Einnahmen-Ueberschuss zu decken im Stande ist, sondern einen noch übrig bleibenden Betrag zur Verzinsung der Investitions-Goldanleihe heranziehen kann. — Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nimmt demnach die Staatsgarantie bezüglich der in Silber festgesetzten Anlagecapitalien zum ersten Male nicht in Anspruch. Der Bericht beschäftigt sich weiter mit der Conversion der 5perc. und 4½perc. Prioritäts-Anleihen gegen geringer verzinsbare Anleihen und meldet, dass Ende 1893 die alten Titres bis auf 9106 Stück Titres der 1868er Silberprioritäts-Anleihe im Nominalwerthe von fl. 1,821.200 und zwei Obligationen der Eperies-Tarnower im Betrage von fl. 600 eingeliefert waren. — Im abgelaufenen Jahre wurden aus dem ungarischen Investitionsfond für Bauten fl. 60.874·82, für Vermehrung des Inventars fl. 3413·02, aus dem Rest der österr. Investitions-Anleihe aber für Bauten fl. 151.357·99 und für Inventargegenstände fl. 562·50 verwendet. Die Direction verfolgt die Entwicklung der an der gesellschaftlichen Linie entstehenden Localbahnlinien mit grösster Aufmerksamkeit und hat am 1. Juli 1893 den Betrieb der Vicinalbahnen Poprád-Késmárk und Késmárk-Szepes-Béla unter der Bedingung übernommen, dass die Kaschau-Oderberger Bahn den Betrieb gegen 50 pCt. der Bruttoeinnahmen zu versehen hat; ein gleiches Uebereinkommen hat die Gesellschaft mit der Szepes-Béla — Podoliner Localbahn getroffen. Auch mit der Localbahn Eperies-Bartfeld hat die Gesellschaft bezüglich des Anschlusses und der Benützung des Eperieser Bahnhofes einen Vertrag abgeschlossen. Der Personenverkehr hat auch im Jahre 1893 einen weiteren Aufschwung genommen. Es wurden insgesammt 1,845.318 Personen befördert, um 155.399 Civilpersonen mehr als im Vorjahre. An Frachten wurden 3,119.563 Tonnen, an Regiegütern 162.227 t transportirt. Den Gesammteinnahmen von fl. 6,746.814·69 stehen Ausgaben in der Höhe von fl. 3,329.447·25 gegenüber, demnach resultirt ein Betriebsüberschuss von fl. 3,417.367·44. — Der Stand der Fahrbetriebsmittel war Ende 1893 folgender: 97 Locomotiven, 91 Tender, 228 Personen-, Gepäcks- und Postwagen, 2795 Lastwagen und 6 Schneepflüge.

Die progressive Steigerung der Betriebsüberschüsse in den letzten sechs Jahren, d. i. seit Reorganisirung der Gesellschaft und Uebernahme des Betriebes von Localbahnen, ist aus folgenden Ziffern ersichtlich: 1888: fl. 2,530.314, 1889; fl. 3,033.949, 1890: fl. 3,338.461, 1891: fl. 3,389.367, 1892: fl. 3,406.504, 1893: fl. 3,417.367. Nach Kenntnissnahme und Genehmignng des Berichtes wurden die Schlussrechnungen und die Bilanz genehmigt, desgleichen die Uebernahme des Betriebes der Poprád-Kesmarker, Kesmark-Szepesbélaer und Szepesbéla-Podoliner Localeisenbahnen und die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, ferner die Direction ermächtigt, an Stelle der das Eigenthum des Lemberger National-Institut „Narodni Dom" bildenden 25 alten gesellschaftlichen Actien, welche im Sinne der Statuten als ungiltig erklärt wurden, mit Coupons versehene 25 neue Actien, deren erster am 1. Juli 1894 fällig wird, ausfolgen zu können und die Durchführung der entsprechenden Buchung gestattet. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten in einer nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen Sitznng des Directionsrathes die Wahlen in beide Körperschaften und wurden die bisherigen Functionäre, Präsident des Directionsrathes Dr. Max Falk, und der Vicepräsident Eduard Loisch auch für weiterhin in ihren Functionen bestätigt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Frachtbrief-Duplicate.) In kaufmännischen Kreisen und im Schoosse einiger betheiligter Körperschaften haben Erörterungen darüber stattgefunden, ob nicht eine Abänderung der Bestimmung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr räthlich sei, wonach im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr zu jedem Frachtbrief ausnahmslos auch ein Frachtbrief-Duplicat ausgestellt werden muss, während im internen Verkehre der deutschen Eisenbahnen die Ausfertigung eines solchen Duplicates in das Ermessen des Absenders gestellt ist. Laut Vernehmen hat das kais. deutsche Reichseisenbahnamt in Berlin sich mit dieser Frage bereits eingehend beschäftigt und finden Erhebungen darüber statt, ob der Uebertragung der in der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Frachtbrief-Duplicate enthaltenen Vorschriften auf den internationalen Verkehr Bedenken entgegenstehen. Die Abänderung der Vorschriften des Berner internationalen Uebereinkommens würde selbstverständlich nur nach vorausgegangener Verständigung mit den Vertragsstaaten angängig sein.

Schweiz. (Dolder Bahn-Actiengesellschaft in Zürich.) Kürzlich fand die constituirende Generalversammlung der Dolder Bahn-Actiengesellschaft statt. Die Gesellschaft bezweckt den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Römerhof (Hottingen) nach dem sogenannten Dolder auf der Höhe des Zürichberges. Auf der oberen Station soll eine grosse Restauration mit Gartenwirthschaft errichtet werden. Die Bahn soll bis Ende dieses Jahres fertig sein. Der Betrieb erfolgt dnrch Gasmotoren. Die Fahrzeit für 825 m Länge soll 9 Minuten betragen. Durch die kürzlich stattgehabte Eröffnung der Elektrischen Strassenbahn Zürich sind die zwei Znfahrts-Tramlinien Kreuzplatz—Römerhof und Bellevue—Römerhof bereits vorhanden.

Italien. (Eröffnung der Linie Parma—Spezia.) Die Schlnssbegehung der letzten Baustrecke Borgotaro-Quinadi, mit deren Betriebseröffnung die ganze Linie vollendet und verkehrsfähig ist, hat einer Nachricht der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ zufolge am 19. und 20. April stattgehabt, nachdem in der ersten Aprilwoche der Oberbau im Tunnel verlegt worden war.

Die den Apennin dnrchquerende hochwichtige Linie ist 119·34 km lang und enthält ausser den Endpunkten die Zwischenbahnhöfe Collechio, Fornoro, Citerna, Lesignano, Palmia, Solignano, Valmopyola, Berceto, Borgotaro, Quinadi, Pontremoli, Filattiera, Villafranca, Bagnone, Aulla und Vegliano, sowie die Haltestellen Vico Fertile, Oppano, Ostia, Licciana, Terrarossa, Caprigliola, Albiano und S. Stefano. Sie hat 32 Tnnnels in einer Gesammtlänge von 25·42 km, unter welchen der grösste der mehrfach erwähnte Borgallo-Tunnel von 7·97 km Länge ist. Für die Vorarbeiten nnd den Bau der ganzen Linie war 1879 eine königliche Direction in Genua gebildet worden, welche dann von 1881 bis 1886 in Parma ihren Sitz hatte. Seitdem nnd bis Ende Januar 1892 führte die Gesellschaft des Mittelmeernetzes die Leitung des Baues wie der Verwaltung, bis mit 1. Februar 1892 die königliche Baudirection in Parma wieder hergestellt wurde. Bezüglich baldmöglichster Eröffnung der abzweigenden Linie Sargana—Santo Stefano, welche die Entfernung Rom—Mailand um 20 km abkürzt, sind an massgebende Stelle dringende Vorstellungen gerichtet worden.

— (Sardische Secundärbahnen.) Am 22. April wurde die Strecke Villanova—Tulo—Usassai der Linie Cagliari—Mandas—Lanusei—Tortoli der sardischen Secundärbahnen, 22·8 km lang, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Linie, welche mit der Eröffnung der genannten Strecke vollendet ist, gehört zu den malerischesten des Landes und weist anch viele bemerkenswerthe Kunstobjecte auf, von welchen die Eisenbrücke über den Fluss S. Gerolamo das hervorragendste ist.

— (Linie Faenza—Florenz.) Am 24. April wurde die Strecke Borgo San Lorenzo—Marradi der Linie Florenz—Faenza in den Betrieb der adriatischen Eisenbahn übergeben.

— (Vergnügnngszüge zwischen Venedig, Wien und Budapest.) Die Verwaltung der adriatischen Eisenbahn beabsichtigt die Inbetriebsetzung eines Vergnügungszuges von Venedig sowohl als auch von den übrigen Hauptstationen des Netzes nach Wien und Budapest nnd retour. Die bezüglichen Tour- und Retour-Fahrkarten werden eine Giltigkeit von 24, 27 und 30 Tagen haben und zum Anfenthalte in den grösseren sowohl italienischen als österreichischen und ungarischen Städten berechtigen.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Am 31. März war der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	35	11	46
Mit sechs geknppelten Rädern .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern .	13	4	17
Tender-Locomotiven mit sechs geknppelten Rädern	12	—	12
Verschieb-Locomotiven	8	—	8
zusammen . . .	141	15	156
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salonwagen und Breaks	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte Wagen I. und II. Cl.	90	10	100
Wagen III. Classe	196	—	196
Gemischte Wagen II. und III. Cl.	10	—	10
(für den Secundärbetrieb):			
Gemischte Wagen I. und II. Cl.	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
zusammen . . .	406	10	416
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	48	10	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Abortabtheilung	10	10	20
zusammen . .	70	20	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Geschlossene für Frachten und Vieh	1.074	70	1.144
Offene hochbordige	212	90	302
Offene niederbordige	336	150	486
Offene mit abnehmbaren Wänden	29	—	29
Offene Frachtwagen à 30 t:			
hochbordig	10	—	10
niederbordig	10	—	10
Cisternenwagen	15	—	15
Schotterwagen	5	—	6
Krahnwagen	2	—	2
zusammen .	1.703	310	2.013

Schiffahrt.

Sachsen. (Elbestrombauten im Jahre 1893.) Im Jahre 1893 wurden an der Elbe innerhalb des Königreiches Sachsen Mk. 409.761·70 auf Strom-, Ufer-, Damm- und Hafenbauten, sowie auf Verbesserung des Fahrwassers verwendet. Hievon entfallen auf die Stromregulirung entlang des rechten Ufers bei Wehlen Mk. 1818·61, auf deren Fortsetznng und Ergänzung Mk. 13.398·73, auf die Stromcorrection zwischen Kotta nnd Kötschenbroda Mk. 22.069·42, anf die Verlängernng und Hinterfüllung des Correctionsbaues bei Briessnitz zwecks der Beseitigung der dortigen Wuhle Mk. 614, auf Vorarbeiten zur Regulirnng der Stromsohle hei Pirna Mk. 2·26, auf die Abtreibung des Uferlandes zwischen dem ehemaligen Bayerwalle und der Augnstnsbrücke in Dresden Mk. 2365·06, auf die Vorarbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers unterhalb der Marienbrücke in Dresden Mk. 127·5, auf die Stromregnlirung zwischen Promnitz und Grosszschepa Mk. 841·18, auf die Stromcorrectionen im sogenannten Kreinitzer Winkel Mk. 4170·09, anf die Stromcorrection bei Meissen Mk. 44.319·62, auf die Niedertreibung des rechtsseitigen Correctionsdammes bei Grosszschepa Mk. 4728·39, auf die Unterhaltung der bestehenden Ufer-, Wasser- nnd Dammbanten, der Leinpfade etc. Mk. 44.994·92, auf die Verbauung des rechten Elbenfers zwischen der grossen Freitreppe und dem Landungsplatze der fliegenden Fähre in Pillnitz Mk. 82·51, anf die Ausführung hydrometrischer Arbeiten an der Elbe innerhalb Sachsens Mk. 62, auf die Fixirung der Triangulations- und Landfestpunkte Mk. 1096·77, auf die Aufnahme eines Spiegelnivellements der Elbe von der böhmischen Grenze bis zur Seevemündung Mk. 88·95, auf die Vermaalung des Fahrwassers

Mark 3716·86, auf bauliche und culturelle Herstellungen, ingleichen Unterhaltung und sonstige Ausgaben bei Nützung fiscalischer Uferräume und der Winterhäfen Mk. 58.895·19, auf Raumungsarbeiten Mk. 80.978·60, auf Beschaffung, Unterhaltung und Betrieb der fiscalischen Dampfbagger nebst Baggerprahmen, sowie des Taucherschiffes nebst Zugehör Mk. 78.901·92, auf Beschaffung und Unterhaltung der Geräthe, sowie sonstige Ausgaben Mk. 46.489·12.

Verschiedene Mittheilungen.

Die Eisenbahnen der Erde. Das soeben herausgegebene neueste Heft des „Archiv für Eisenbahnwesen" bringt wiederum eine nach den besten, zum erheblichen Theile amtlichen Quellen angefertigte Znsammenstellung der Eisenbahnen der Erde, die sich nunmehr bis auf den 31. December 1892 erstreckt. Der Umfang der Eisenbahnen der Erde belief sich zu dieser Zeit auf 653.937 km. Davon kommen auf Amerika allein 352.230 km, anf Enropa 232.317 km. In Asien, Afrika und Australien ist das Eisenbahnnetz noch recht unbedeutend; in Asien 37.367 km (darunter entfallen allein 28.590 km auf Britisch-Indien und 3020 km auf Japan), in Afrika 11.607 km, in Australien 20.416 km. Auch das Jahr 1892 zeigt wieder einen Rückschritt im Eisenbahnbau gegenüber den Vorjahren. Während im Jahre 1889 noch 22.282 km, 1890: 21.035 km, 1891: 19.043 km gebaut wurden, ist diese Zahl im Jahre 1892 auf 17.775 km herabgegangen. Die nächsten Jahre werden voraussichtlich einen weiteren Rückgang aufweisen, da vor Allem in Amerika der Bau der Eisenbahnen erheblich langsamer vorwärts schreitet, als in früheren Zeiten. In den wichtigsten Staaten Südamerikas, Brasilien und Argentinien, stockt der Eisenbahnbau in Folge der wirthschaftlichen und politischen Wirren fast vollständig, und die schwere wirthschaftliche Bedrängniss, unter der seit Jahresfrist die Vereinigten Staaten leiden, wird ihren Einfluss auf die Entwicklung des dortigen Eisenhahnnetzes erst jetzt geltend machen. Im Jahre 1892 wurden dort immerhin noch 6677 km neuer Eisenbahnen gebaut, das Jahr 1893 wird auf nur etwa 3000 bis 4000 km geschätzt. In Asien wird die sibirische Bahn dem Eisenhahnnetze einen hedeutenden Zuwachs bringen, in Afrika sind die ersten Versuche zur Erschliessung der neu entstandenen Colonien durch die Eisenbahnen noch in Vorbereitung. Australien hat im vergangenen Jahre gleichfalls eine wirthschaftliche Krisis durchgemacht, die sich bei dem Fortbau des Eisenbahnnetzes fühlbar machen wird. Von den europäischen Ländern, in denen sich der Ausbau des Eisenbahnnetzes schon seit Jahren gleichmässiger vollzieht, steht Deutschland mit 44.177 km an der Spitze. Es folgt Frankreich mit 38.645 km, Grossbritannien und Irland mit 32.703 km, Rnssland mit 31.626 km, Oesterreich und Ungarn mit 28.357 km. Von den übrigen Staaten haben nur noch Italien und Spanien über 10.000 km, nämlich Italien 13.673 km, Spanien 10.894 km. Das dichteste der europäischen Eisenbahnnetze ist das helgische mit 18·4 km auf je 100 qkm Bodenfläche; dann folgt das Königreich Sachsen mit 17 km auf je 100 qkm. Von den Eisenbahnen Deutschlands entfallen 8·2 km anf je 100 qkm, von denen Frankreichs 7·2 km. Das Anlagecapital der Eisenbahnen der Erde stellt sich am Schlusse des Jahres 1892 auf rund 139½ Milliarden Mark.

Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 22. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Oswald Grafen Thun die diesjährige Generalversammlung der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen abgehalten. Der zum Vortrage gebrachte Bericht des Verwaltungsrathes bemerkt, dass das Jahr 1893 einige wichtige Aenderungen in den Verhältnissen des Unternehmens zu verzeichnen hat. Im Laufe des Sommers 1894 wird die ganze Linie Salonich—Monastir in der Länge von 218 km eröffnet werden, wonach das im Betriebe der Gesellschaft befindliche Bahnnetz eine Gesammtlänge von 1482 km haben wird. Ein neues Eisenbahnunternehmen verbindet sich nunmehr mit den gesellschaftlichen Linien, nämlich die von Feredjik an der Linie Adrianopel—Dedeagatsch nach Karasuli an der Linie Üsküb—Salonich führende Bahn. Die im abgelanfenen Jahre geführten Verhandlnngen über die Rückzahlnng des Eisenbahn-Darlehens, welches im Jahre 1885 die Gesellschaft mit 23 Millionen Francs zu 7 pCt. Zinsen und 1 pCt. Amortisation der türkischen Regierung gemacht hat, sind in diesem Jahre zum Abschluss gekommen. Die Gesellschaft hatte, um dieses Darlehen gewähren zu können, ein solches in gleicher Höhe und unter gleichen Bedingungen anfnehmen müssen. Beide Darlehen wurden nun vor Kurzem getilgt. Der Bericht macht ferner Mittheilung von den streitigen Verhandlungen mit der bulgarischen Regierung in Betreff der Verlegung der Betriebsleitung von Bellova nach Saramhey und der Betriebsführung auf der Bahnstrecke Bellova—Vakarel, welche Angelegenheiten nunmehr durch Vertrag geordnet sind. Das Berichtsjahr war für den gesellschaftlichen Betrieh namentlich in Folge der Qnarantaine- und sonstigen Absperrungs- und Vorsichtsmassregeln gegen die Cholera, der abnormen Witterungsverhältnisse im ersten Theile des Jahres und der ungünstigen Getreide-Conjunctur in der zweiten Jahreshälfte kein günstiges. Die Einnahmen betrngen 55.293 Millionen Piaster Gold (— 2·733 Millionen Piaster), die Ausgaben 29.356 Millionen Piaster (+ 0·852 Millionen Piaster). Nach dem Gewinn- und Verlust-Conto betrug der Netto-Ueberschuss 2,919.033 Frcs., wovon nach statutenmässiger Dotirung des Reservefondes mit 145.951 Frcs. ein Betrag von 2,473.082 Frcs. zur Verwendung verblieb. Der Verwaltungsrath beantragte, dem Amortisationsfond 100.000 Frcs. und dem Erneuerungsfond 200.000 Frcs. zuzuwenden, von dem nach Abzug dieser Posten und Zurechnung des Gewinnvortrages per 271.134 Frcs. erübrigenden Betrage von 2,744.217 Frcs. eine Dividende von 25 Frcs. per Actie, d. i. zusammen 2,500.000 Frcs. zu vertheilen, und den Restbetrag von 244.217 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Bericht, sowie die Anträge des Verwaltungsrathes wurden von der Versammlung genehmigt. Desgleichen wurde die vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Abänderung des § 14 der Statuten gutgeheissen. Die ausscheidenden Mitglieder Director A. von Kaulla, Charles Morawitz und Oswald Graf Thun-Hohenstein wurden wieder- und, vorbehaltlich der Genehmigung der beschlossenen Statutenänderung Seitens der Regierung, E. May, Administrateur délégué de la Banque Internationale de Paris, und J. Salles, gewesener Präfect und Censor der Banque de Paris, in den Verwaltungsrath neugewählt. In der auf die Generalversammlung folgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Ritter von Adler in Constantinopel zum Rechtsconsulenten der Gesellschaft mit dem Sitze in Wien ernannt.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes, Theodor Ritter von Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Eugen Lippich, die 39. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 51 Actionäre anwesend, welche 87.955 Actien mit 2700 Stimmen vertraten. Nach Erledigung der üblichen Formalitäten brachte General-Inspector von Mikroys den Bericht des Verwaltungsrathes zur Verlesung. Darnach hat die wirthschaftliche Depression, welche das Jahr 1892 begleitete, in dem abgelaufenen Jahre einem erfreulichen Aufschwunge Platz gemacht. Was die Eisenbahnlinien anbelangt, so haben diese das höchste Erträgniss abgeworfen, welches seit Abtrennung des österreichischen Netzes im Jahre 1882 überhaupt zu verzeichnen war. Die im Jahre 1893 zu Tage getretene Steigerung des Verkehres hat in der Güterbewegung auf den gesellschaftlichen Linien einen vortheilhaften Ausdruck gefunden. Auch haben das Erlöschen der Cholera, die Aufhebung der bestandenen russischen Ausfuhrverbote und die Ahlenkung nach Oesterreich, welche der russische Getreideexport in Folge des Zollkrieges zwischen Deutschland und Russland erfahren hat, sowie auch der grosse Verbrauch an mineralischer Kohle und der Umstand, dass ein Theil derselben, insbesondere Braunkohle, wegen andauernd schlechter Wasserstände der Elbe auf den Bahnweg gewiesen war, auf die Verkehrsentwicklung der gesellschaftlichen Linien fördernd eingewirkt. Neben dem Zusammentreffen dieser theilweise zufälligen Umstände machte sich aber auch das stetige Aufblühen der Industrie längs der Linien des Unternehmens und in Folge dessen der gesteigerte inländische Verbrauch in erfreulicher Weise geltend, und es ist demznfolge auch in dem verflossenen Jahre eine weitere Entwicklung des Localverkehres zu verzeichnen. In Folge des mit der Regierung im vorigen Jahre abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Regelung des Garantieverhältnisses des Ergänzungsnetzes, war der Verwaltungsrath in der Lage, die Betriebsrechnung der Eisenbahnlinien pro 1893 einheitlich zu gestalten. Nach einer Besprechung der Betriebsergebnisse der Bahnlinien wendet sich der Bericht dem Berg- und Hüttenwesen und den Domänen zu und constatirt, dass zu dem günstigen Ergebnisse derselben in erster Linie die Wiener Maschinenfabrik beigetragen habe. Auch das Kohlenwerk in Brandeisl weist in Folge Mehrabsatzes und in Folge verminderter Gestehungskosten einen Mehrertrag aus. Das Erträgniss der ungarischen Werke ist auch nicht viel geringer

als im Jahre 1892. Der zur Erhaltung des Gleichgewichtes zwischen Einnahmen und Ausgaben des Pensions-Institutes im Jahre 1893 erforderliche Zuschuss betrug fl. 317.766 gegen fl. 229.082 im Vorjahre; derselbe wurde den einzelnen Betriebszweigen unmittelbar angelastet. Die Ausgaben für Neubauten auf den gesellschaftlichen Linien, inclusive jener für Fahrbetriebsmittel, betrugen fl. 771.502. Das Anlagen-Conto wurde ferner mit dem Werthe diverser bisher auf dem Immobilien-Conto verbuchter Objecte mit dem Betrage von fl. 135.279 belastet. Der gesammte im Jahre 1893 aus den gesellschaftlichen Unternehmungen erzielte Ueberschuss, inclusive des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre, beträgt fl. 24,519.800. Hievon wurden in Anspruch genommen: Zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen ein Betrag von fl. 16,218.830, zur Leistung einer Abschlagszahlung von $12^1/_2$ Francs per Actie am 1. Jänner 1894 und für die planmässige Amortisation der Actien fl. 3,472.185, so dass zur Verfügung der Generalversammlung ein Betrag von fl. 4,828.784 verblieb. Der Verwaltungsrath beantragte, hievon vorerst zur Vollzahlung der 5percentigen Zinsen der Actien, d. i. zur Ergänzung der geleisteten Abschlagszahlung von $12^1/_2$ Frcs. auf 25 Frcs. per Actie, den Betrag von fl. 3,305.443 zu verwenden und von dem nach Abzug der $2^1/_2$percent. Tantième des Verwaltungsrathes per fl. 38.083 verbleibenden Ueberschusse eine Superdividende von 3 Francs per Actie, d. i. einen Betrag von fl. 825.000, zu vertheilen und den Restbetrag von fl. 660.257 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Versammlung genehmigte die Rechnungsabschlüsse, ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmung das Absolutorium und nahm die Anträge des letzteren rücksichtlich der Verwendung des Reinerträgnisses an. Schliesslich wurden die durch Ablauf der Mandate vacant gewordenen Verwaltungsrathsstellen durch die Wiederwahl der bisherigen Mitglieder Amadäus Bartholdi, Sigismund Graf Berchthold, Alexander von Hegedüs und Theodor Ritter von Taussig wieder besetzt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Mai 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	800·14	133·47	301·55	632·06	—	—	—	—
Roggen	230·16	17·16	30·04	217·28	—	—	—	—
Gerste	964·16	409·19	875·81	497·54	—	197·96	197·96	—
Hafer	852·48	99·48	325·65	626·31	—	—	—	—
Erbsen	1.538·31	211·41	418·61	1.331·11	304·07	—	—	304·07
Bohnen	1.011·80	199·50	250·67	960·63	—	—	—	—
Raps	319·35	—	86·08	233·27	—	—	—	—
Wicken und Hirse	469·49	12·00	320·29	161·20	—	—	—	—
Haide und Mais	404·03	325·95	70·47	659·51	—	—	—	—
Hanfsamen	98·31	—	—	98·31	—	—	—	—
Leindotter etc.	59·58	17·80	2·66	74·72	—	—	—	—
Diverse	143·59	100·15	160·02	83·72	—	—	—	—
Zusammen	6.891·40	1.526·11	2.841·85	5.575·66	304·07	197·96	197·96	304·07
Versicherungswerth fl.	61.827	13.720	26.784	48.763	2.400	1.400	1.400	2.400
Spiritus	2.373 01	161	374·66	2.159·35	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	39.098	2.576	5.888	35.786	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ansgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlanf am letzten	Im Umlanf am ersten	Ansgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlanf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine Stück	12	5	4	13	1	—	—	1
Versicherungswerth fl.	7.716	1.200	2.500	6.416	800	—	—	800
Abgesondert übertragene Warrants Stück	12	5	4	13	1	—	—	1
Versicherungswerth fl.	7.716	1.200	2.500	6.416	800	—	—	800
Lombardbetrag fl.	4.105	700	1.465	3.340	380	—	—	380
Spiritus.								
Lagerscheine Stück	3	—	—	3	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	3.604	—	—	3.604	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants Stück	3	—	—	3	—	—	—	—
Versicherungswerth fl.	3.604	—	—	3.604	—	—	—	—
Lombardbetrag fl.	2.430	—	—	2.430	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Theil II und III, Heft 1, 2 und 3.

Ausnahmetarif für Felle und Häute.

Vom 15. Juni 1894 ab sind in den Waarenverzeichnissen des Ausnahmetarifes 20 I für Felle und Häute die Worte „in verschnürten Ballen oder verpackt" zu streichen.

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes gelten von diesem Tage ab für Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (ausgeschlossen Pelzwerk und Rauhwaaren), verpackt oder lose verladen.

Wien, am 5. Juni 1894. [451]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1894 werden die auf Seite 5 des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 4, vom 1. Juni 1892 enthaltenen Frachtsätze der Classe B und des Specialtarifes I zwischen Eisenstein (k.k.Oe.St.B.) und Reichenberg (S.N.V.B.) von 106·6 und 104·3 kr. ö. W. auf **111·1**, bezw. **107·1** kr. ö. W. für 100 kg richtiggestellt.

Wien, am 5. Juni 1894. [452]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag IV zu dem mit 1. Juli n. St. 1892 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Bestimmungen.
II. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Nowosielitza (Bhf.) trans.
III. Aenderungen und Ergänzung der Tariftabellen.
IV. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 50 kr. pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 6. Juni 1894. [453]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Tarif Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. November 1893 giltigen Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 2 (Getreide etc.), in Kraft:

Derselbe enthält:

1. Aufnahme der Station Hertwigswalde;
2. Geänderte Frachtsätze für die Station Hatvan;
3. Druckfehler- und Frachtsatz-Berichtigungen;
4. Stationsnamen-Aenderungen.

Insoferne durch die Sätze dieses Nachtrages Tariferhöhungen eintreten, gelten selbe erst ab 15. August 1894.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 18 Kreuzern per Stück erhältlich.

Budapest, am 4. Juni 1894. [454]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife;
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger);
III. Ergänzung der Kilometertafel I;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife: a) Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz, Abtheilung a), b) Ausnahmetarif Nr. 3 (für Steine), c) Ausnahmetarif Nr. 9 (Dünger etc.), d) Ausnahmetarif Nr. 10 (rohe Kalisalze etc.), e) Ausnahmetarif Nr. 11 (Kalk etc.);
V. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;
VI. Berichtigungen des Tarifes und Aenderungen von Stationsnamen;
VII. Ergänzung des Anhanges zum Tarif.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September 1894. Bezüglich der auf Seite 6—11 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 9 (Dünger etc.), Nr. 10 (rohe Kalisalze etc.), Nr. 11 (Kalk etc.) wird bekannt gegeben, dass dieselben nur für den Verkehr in jenen Stationsverbindungen gelten, für welche in den Leitungsvorschriften Verkehrsleitung über Aschaffenburg vorgesehen ist. Ausgeschlossen bleiben von diesen Ausnahmetarifen die auf badischem Gebiete liegenden Stationen Eberbach, Gaimühle, Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof, sowie jene Stationsverbindungen, für welche keine Verkehrsleitung über Aschaffenburg besteht.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. (Zuschläge zu den Tarifen bei Ueberschreitung des Lademasses B.) Sendungen, welche nach den im vorstehenden Verkehr giltigen Vorschriften über St. Ingbert—Scheidt zu leiten wären, jedoch in grösseren, das für die Strecke Hassel—St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen vorgeschriebene frühere Lademass B überschreitenden Wagen verladen sind und den Tunnel bei St. Ingbert nicht passieren können, werden von jetzt ab zu den directen Frachtsätzen über Bexbach—Neunkirchen—Saarbrücken gegen Einhebung der im Verordnungs-Blatt Nr. 62 auf Pag. 1093 verlautbarten Zuschläge befördert.

Königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (Einführung eines Nachtrages zum Tarife für Flachs und Hanf von Russland nach Belgien und Frankreich.) Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs und Hanf, gepresst und ungepresst u. s. w., von Russland nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893 tritt am 1. Juli 1894 der Nachtrag I in Kraft, mit der Massgabe jedoch, dass die in demselben enthaltenen Frachterhöhungen erst mit dem 1. August 1894 Wirksamkeit erlangen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Juni 1894 ist der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst, unverpackt, zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Kraft getreten. Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1120	Südbahn-Gesellschaft		Stroh	Barcs	St. Egyden	Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen (à 1000 kg) Innerhalb der Begünstigungsdauer, in welches auch die ab Wien (Matzleinsdorf) zum normalen Tarife abgefertigten Stroh-Sendungen einbezogen werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Heller pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Einhebung gelangt. Decken sind vom Aufgeber beizustellen	Bis Ende December 1894	Localtarif	109	98	11	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Bákk					53	38	15			
				Gelse					81	74	7			
				Kanizsa					86	80	6			
				Komárváros					91	84	7			
				Lövö					45	31	14			
				Molnári					66	52	14			
				Sopron					35	23	12			
				Szombathely					61	46	15			
				Zákány					93	86	7			
				Zala-Szt. Iván					73	63	10			
										Heller inclusive ungar. Steuer				
1121	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A) Graphit, rein, roh (Naturgraphit) oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blocks) B) Graphit, unrein (erdig), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Budweis Krnman Schwarzbach-Stuben Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Wasseralfingen, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bestimmungen des nebenangeführten Ausnahmetarifes	Vom 15. Juni 1894 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Ausnahmetarif für die Beförderung von Graphit etc. vom 1. März 1893 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güterverkehr		Mark A) 1·91 B) 1·29 A) 2·14 B) 1·55 A) 2·56 B) 1·86		Im Kartirungswege		
1122	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Zuckerrüben	Zditz	Leneschitz	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife		kr. ö. W. 36·0	kr. ö. W. 34	kr. ö. W. 2·0	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Leneschitz	Zditz					31·0	29	2·0			
			Satnrationsschlamm							28·6	27	1·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1123	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roh-Glas	Schatzlar	Wiesenthal a/N.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den fraglichen Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Gablonz a/N.—Wiesenthal a/N. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	80·4 kr.		Im Kartirungswege		
1124	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahnen	Schmelzschlacke von Messing, vermischt mit Coaks, Eisen und Sand	Jassy	Wien	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagens	Bis zur Einführung im Tarifwege, längst. jedoch bis 31. December 1894	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahn-Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	34·1 Centimes		Im Kartirungswege		
1125	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Baumwolle und Baumwollabfälle	Seidenburg transit	Einsiedl	a) Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Wagon und Frachtbrief. b) Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	19·7 kr.	a) 0·18 Mark b) 0·16 Mark	Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend	Sendungen müssen von Stettin, Hamburg, Bremen und Bremerhaven stammen und für Nemdorf bestimmt sein

In **A. Hartlebens Verlag** ist erschienen:

Die Vorschriften

betreffend den

Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten,

sowie den

Fleischtransport auf Eisenbahnen

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Gross-Octav — 4 Bogen — Preis 60 kr.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Tran, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos). Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (397)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,

Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen, (396)

Patronen und Geschosse.

Farbiges

Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

(393)

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf

Stets **reichhaltiges Lager** von

Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;

halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)

für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.

Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.

Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.

Bureau bei **Baiersdorf & Biach**, Wien, I., Kolowratring 9.

NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.

(421)

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

WIEN I., Lobkowitzplatz 1.
PRAG II., Ferdinandstr. 4.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche **Kachelöfen.**
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Güter- und Personen-Tarife
Eisenbahnkarte, billigst zu verkaufen. Schriftliche Anfragen sub **„B. A. 1461“ an Otto Maass, Wien I/1.**
(430)

Oesterreichisch-Alpine Montan-
Gesellschaft in Wien.

(Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze,
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (417)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Specialfabriken
für
PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères“
Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. Wien, 12. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 vom 29. Mai 1894 *).

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1894 werden auf die Summe von 620,834.011 fl. österr. Währ. festgesetzt.

Artikel II.

Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln, Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln, Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden.

Artikel VI.

Die für das Jahr 1894 zur Ausgabe bewilligten, mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Credite erlöschen mit Ende December 1894.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind jene Beträge, welche zur Bedeckung stehender Bezüge, wie Gehalte, Pensionen etc., oder zur Erfüllung solcher Leistungen bestimmt sind, die sich auf einen Rechtstitel gründen, wie Zinsen der Staatsschuld etc.; diese Beträge können bis zum Ablaufe der Verjährungsfrist in Anspruch genommen werden:

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung alle ausserordentlichen, sowie jene ordentlichen Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende December 1895 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1894 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1895 bewilligt worden wären, und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen.

Auch bei jenen Crediten, welchen im Finanzgesetze für das Jahr 1893 eine Verwendungsdauer bis Ende März 1895 eingeräumt wurde, erlischt die Verwendungs-Befugniss mit Ende December 1894.

Artikel VII.

Die nachstehend aufgeführten Credite können noch bis Ende December 1894 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1893 im Sinne des Artikels VI, Alinea 4, des Finanzgesetzes für das Jahr 1893 bewilligt worden wären: . . . . . .

*) Enthalten in dem am 31. Mai 1894 ausgegebenen XXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 97.

E. Im Etat des Handelsministeriums:

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 bis Ende März 1894 verlängerte Credit von . . . . . 976.000 fl.

2. Die mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1892 unter Titel 8, § 3, für die Vertiefung der Einfahrt in Ponte mittelst Sprengungen bewilligte zweite Rate per . . . . . 4.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1892 unter Titel 8, § 4, für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico bewilligte Credit von . . . . . 5.000 fl.

Artikel VIII.

. . . . . Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1894 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von 25.000 fl. übersteigt.

Artikel IX.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 29. Mai 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p.
Bacquehem m. p.
Madeyski m. p.
Falkenhayn m. p.
Schönborn m. p.
Plener m. p.
Welsersheimb m. p.
Wurmbrand m. p.
Jaworski m. p.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1894.

Erster Theil. — Erforderniss.

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1894	ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1895	ausserordentliche bis Ende December 1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Capitel 27. XI. Handelsministerium.				
A. Eigentlicher Staatsaufwand.				
Titel 1. § 1. Centralleitung (darunter 8200 fl. in Gold) . .	400.620	—	81.880	482.500
§ 2. Für Studien über die Anlage von Schiffahrtscanälen .	—	—	18.000	18.000
§ 3. Für die Weltausstellung 1893 in Chicago (letzte Rate)	—	—	15.000	15.000
§ 4. Rückzahlbarer Vorschuss an die gemischte Pruth-Commission, Gesammtbetrag, fünfte und letzte Rate (26.200 Francs gleich 10.480 fl. in Gold)	—	—	12.480	12.480
§ 5. Für inländische Special- und Localausstellungen, sowie für fremdländische Ausstellungen, für welche kein besonderer Credit bewilligt ist	—	—	47.000	47.000
§ 6. Subvention für das k. k. österr. Handelsmuseum .	—	—	40.000	40.000
§ 7. Beitrag zu den Kosten für die Anfertigung einer Tiefenkarte des Bodensees	—	—	300	300
Summe (Titel 1, §§ 1 bis 7)	400.620	—	214.660	615.280
Titel 2. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels .	187.910	—	—	187.910
Titel 6. § 1. General-Inspection der österr. Eisenbahnen . .	274.040	—	500	274.540
§ 2. Für Hilfsorgane der General-Inspection und sonstige Ausgaben in Eisenbahn-Angelegenheiten	—	—	140.000	140.000
Summe (Titel 6, §§ 1 und 2)	274.040	—	140.500	414.540
Titel 8. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	470.640	269.920	—	740.560
§ 2. Auslagen bei der Narenta	1.680	—	—	1.680
§ 3. Neubauten im Küstenlande:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Porto Rosega bei Monfalcone. Verlängerung der Canaldämme (erste Rate)	—	—	10.000	10.000
Abbazia. Erbreiterung des Landungsmolo	—	—	3.000	3.000
Pola. Beitrag für die Verbesserung der Wasserleitung	—	—	500	500
Orsera. Herstellung eines Landungsmolo (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Lussinpiccolo. Herstellung einer Landungsriva (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Sansego. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	5.000	5.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1894	ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	ausserordentliche December 1895	Summe
	Guldon in österr. Währung			
Pirano. Herstellung eines Schutzwerkes an der Hafeneinfahrt (zweite Rate)	—	—	20.000	20.000
Pola. Herstellung eines Landungsmolo (zweite Rate)	—	—	15.000	15.000
Rovenska bei Lussingrande. Erhöhung und Verstärkung des bestehenden Wellenbrechers (zweite Rate) .	—	—	9.000	9.000
Natissa. Durchstich bei Panigai zur Erleichterung der Flussschiffahrt (Restbetrag und Mehrerforderniss) .	—	—	7.750	7.750
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	6.000	6.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Triest. Beitrag zu den Herstellungskosten der elektrischen Beleuchtung am neuen Hafen an die Concessionäre zum Baue und Betriebe von öffentlichen Lagerhäusern und Hangars	—	—	4.800	4.800
Summe (Titel 8, § 3)	—	—	93.050	93.050
§ 4. Neubauten in Dalmatien:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Novaglia auf der Insel Pago. Herstellung eines Landungsplatzes (erste Rate)	—	—	4.500	4.500
Almissa. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (erste Rate)	—	—	6.000	6.000
Valegrande auf der Insel Curzola. Herstellung einer Landungs- und Operations-Riva (erste Rate) . .	—	—	6.000	6.000
Račišče auf der Insel Curzola. Beitrag für die Ableitung und Verbauung des Wildbaches	—	—	930	930
Drače auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (erste Rate)	—	—	6.000	6.000
Breno bei Ragusa. Herstellung eines Bootshafens (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Teodo in der Bocche di Cattaro. Herstellung eines Landungsmolo (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Spalato. Herstellung der Ufermauer vor der Eisenbahn und Baggerung (Mehrerforderniss)	—	—	1.180	1.180
Gravosa. Bau zweier Moli und Ufermauern. Mehrerforderniss für den Bau des südlichen Molo . .	—	—	4.100	4.100
S. Martino della Brazza. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (zweite Rate)	—	—	10.000	10.000
Macarsca. Verlängerung des Landungsmolo (Mehrerforderniss)	—	—	9.800	9.800
Spalato. Weitere Verstärkung des Steinwurfes am Schutzdamme (neunte Rate)	—	—	3.000	3.000
Bol auf der Insel Brazza. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (Mehrerforderniss)	—	—	6.100	6.100
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	6.000	6.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Murvica. Errichtung einer Seeleuchte (V. Ordnung) .	—	—	8.500	8.500
Galera. Errichtung einer Seeleuchte (VI. Ordnung) .	—	—	3.760	3.760
c) Ausserordentliche und neue Hochbauten:				
Peterzane. Errichtung eines Cholera-Spitales und von Räumlichkeiten für Desinfectionszwecke und zur Unterbringung des Aufsichts- und Wartepersonals (sechste Rate)	—	—	6.500	6.500
Summe (Titel 8, § 4)	—	—	93.370	93.370
§ 5. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest:				
a) Capitalsrückzahlung (vierzehnte Rate)	—	—	25.000	25.000
b) 4 pCt. Zinsen pro 1893 für den ungetilgt verbliebenen Capitalsrest	—	—	15.570	15.570
Summe (Titel 8, § 5)	—	—	40.570	40.570

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1894	1895	ausserordentliche 1895	Summe
	in Gulden österr. Währung			
§ 6. Anschaffung eines Baggerparkes für die in Regie auszuführenden Baggerungsarbeiten (erste Rate) . . .	—	—	140.000	140.000
§ 7. Bau einer Dampfbarcasse für die Triester Rhede (erste Rate)	—	—	20.000	20.000
§ 8. Unterstützung der Handelsmarine	—	—	147.000	147.000
Summe (Titel 8, §§ 1 bis 8)	472.320	269.920	533.990	1,276.230
Titel 11. D. Staatseisenbahnbau.				
Für den Bau der Linie Stanislau—Woronienka . .	—	—	3,900.000	3,900.000
Summe (Titel 11)	—	—	3,900.000	3,900.000
Titel 12. E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.				
§ 1. Für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit der Abzweigung nach Neudau (dritte Rate von 750.000 fl.)	—	—	150.000	150.000
§ 2. Für den Bau der Unter-Krainer Bahnen von Laibach nach Rudolphswerth und Straža sowie von Grosslupp nach Gottschee (zweite Rate von 2,500.000 fl.) . .	—	—	500.000	500.000
Summe (Titel 12, §§ 1 und 2)	—	—	650.000	650.000
Titel 13. F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen.				
Bodenbacher Bahnstrecke:				
Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	130	—	—	130
Summe (Titel 13)	130	—	—	130
Titel 14. G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt.				
Im Eigenthume des Staates stehend und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen:				
§ 1. Westliche Staatsbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt), Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn, Dalmatiner Staatsbahn, Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien, Ungarische Westbahn (steirische Linie) und erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie):				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	554.300	—	—	554.300
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 9830 fl.)	261.900	—	—	261.900
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 3400 fl.)	3,812.400	—	—	3,812.400
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 5000 fl.)	6,660.600	1,071.100	—	7,731.700
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 158.250 fl.)	13,854.530	—	—	13,854·530
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 7680 fl.)	3,232.470	—	—	3,232.470
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 25.040 fl.)	4,972.590	—	—	4,972.590
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 10.200 fl.)	8,901.810	—	—	8,901.810
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	1,740.000	—	—	1,740.000
f) „ „ das Salzgeschäft	994.400	—	—	994.400
g) „ „ „ Hotel Zell am See	6.800	—	—	6.800
h) „ „ „ Lagerhaus in Graz	7.800	—	—	7.800
i) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	1,193.810	—	—	1,193.810
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 273.930 fl.)	5,047.690	—	—	5,047.690

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1894	ordentliche 1895	ausserordentliche 1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
k) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung	819.000	—	—	819.000
Baucapital der Strecke Braunau—Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung (in Gold 24.080 fl.)	28.660	—	—	28.660
Jahresrente für die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn laut Artikel 3 des Uebereinkommens vom 26. April 1884, beziehungsweise nach Vereinbarung vom 25. Juli 1892 . . .	3,199.500	—	—	3,199.500
Erforderniss für die Erzherzog Albrecht-Bahn:				
Für Verzinsung und Amortisation der Actien und Prioritäten (darunter in Gold 34.770 fl.) . . .	996.890	—	—	996.890
Erforderniss für die ungarische Westbahn (steirische Linie) laut Uebereinkommens vom 22. December 1888:				
Zinsen und Amortisation des ursprünglichen Anlagecapitals . . . . . 330.990 fl.				
Zinsen und Amortisation der Investitions-Anleihe vom Jahre 1890 laut § 6 des Uebereinkommens . . . . . 63.480 „	394.470	—	—	394.470
Erforderniss für die Linie Eisenerz—Vordernberg:				
Für Verzinsung und Amortisation der Prioritäten	249.580	—	—	249.580
Erforderniss für die Linie Laibach—Stein:				
Für Verzinsung der Prioritäten	15.980	—	—	15.980
Erforderniss für die erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie) laut Uebereinkommens vom 20. December 1888	1,449.880	—	—	1,449.880
l) Annuitäten, betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn, und zwar:				
Ein Sechstel-Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (achte Annuität)	32.320	—	—	32.320
Ein Sechstel-Antheil je der priv. österreichischen Nordwestbahn und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (sechste Annuität) .	67.000	—	—	67.000
Ein Sechstel-Antheil der priv. Südbahngesellschaft	33.000	—	—	33.000
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	—	475.840	475.840
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	—	68.420	68.420
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	86.200	86.200
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme	—	—	200.080	200.080
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln . .	—	—	300.000	300.000
Für die Vergrösserung der Werkstätte in Knittelfeld	—	—	50.000	50.000
Für die Verbesserung des Speisewassers, eventuell Druckwerksanlagen	—	—	50.000	50.000
Für die Herstellung einer zweiten Telegraphenleitung von Innsbruck nach Bregenz	—	—	25.000	25.000
Für die Erweiterung der Station und Werkstätten in Neu-Sandec	—	—	56.320	56.320
Für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Laun	—	—	250.000	250.000
Für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Linz zum Donau-Umschlagplatze daselbst (dritte Rate)	—	—	75.000	75.000
Für die Erweiterung der Station Budweis (zweite Rate)	—	—	75.000	75.000
Für die Erweiterung der Station Beneschau (zweite Rate)	—	—	75.000	75.000
Für die Erweiterung der Station Eger (zweite Rate)	—	—	194.000	194.000
Für die Herstellung eines Rangirgüterbahnhofes Ischl und Erweiterung der bestehenden Bahnhofanlagen daselbst (zweite Rate)	—	—	63.800	63.800

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1894	ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	ausserordentliche bis Ende December 1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Für die Bahnverlegung auf der Arlberg-Bahn (zweite Rate)	—	—	87.100	87.100
Für die Auswechslung von Holzbrücken	—	—	22.000	22.000
Für Erweiterung des Bahnhofes Prag und Herstellung einer entsprechenden Zugförderungsanlage in Nusle (vierte Rate)	—	—	200.000	200.000
Für Concurrenzbeiträge bei Flussregulirungen, Strassenherstellungen etc.	—	—	13.000	13.000
Für Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Linz (neunte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbau-Objecte, Nebenanlagen etc.	—	—	150.000	150.000
Für die Erweiterung von Stationen und dazu gehörigen Anlagen	—	—	520.000	520.000
Für Centralisirung der Einfahrtsweichen und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres in verschiedenen Stationen und auf der currenten Strecke	—	—	100.000	100.000
Für diverse Herstellungen bei Wächterhäusern, Signalhütten etc.	—	—	15.000	15.000
Für Brückenverstärkungen	—	—	167.000	167.000
Für Ankauf des Uferplatzes unterhalb der Nordwestbahn-Brücke an der Donau (neunte Rate)	—	—	34.600	34.600
Für Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten-Leobersdorf-Gutenstein und Pöchlarn-Kienberg-Gaming (zehnte Rate)	—	—	30.000	30.000
Für die Industriegeleise von Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. und k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (siebente Rate)	—	—	7.400	7.400
Für sonstige Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung: Erweiterungen, Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	300.000	300.000
Für die Beschaffung von Mess-Instrumenten zum Ueberprüfen und Untersuchen der Telegraphenleitungen	—	—	2.000	2.000
Für die Beschaffung von Telephon-Apparaten	—	—	4.000	4.000
Für Lademittel	—	—	12.000	12.000
Für Vermehrung der Locomotiven sammt Tendern und Reserven	—	—	210.000	210.000
Für Vermehrung der Personenwagen	—	—	500.000	500 000
Für die Beschaffung von circa zwölf Dienstwagen	—	—	44 000	44.000
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	70.000	70.000
Für Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	5.000	5.000
Für Werkstätten-Einrichtungen	—	—	90.000	90.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der galizischen Carl Ludwig-Bahn:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen und Oberbau-Verstärkungen	—	—	97.200	97.200
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	—	1.800	1.800
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	12.000	12.000
Für die Beschaffung von Stations- oder Telegraphen-Inventar	—	—	14.250	14.250
Für diverse Erweiterungen und Unvorhergesehenes	—	—	68.000	68.000
Für Erweiterung der Station Lemberg (zweite Rate)	—	—	200.000	200.000
Für einen Rangirbahnhof in Podgórze-Płaszów	—	—	150.000	150.000
Für ein zweites Geleise Lemberg-Złoczow (erste Rate)	—	—	500.000	500.000
Für Erweiterung der Station Przemyśl	—	—	198.840	198.840
Für Brückenverstärkungen	—	—	40.000	40.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende 1894	1895	ausserordentliche bis Ende December 1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds-Reste der Erzherzog Albrecht-Bahn:				
Für diverse Erweiterungen und Unvorhergesehenes	—	—	37.940	37.940
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds-Reste der Duxer Bahnen:				
Für Meliorationen und diverse Herstellungen in verschiedenen Stationen inclusive Sicherungsanlagen Bodenbach—Komotau	—	—	1,322.220	1,322.220
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Localbahn Laibach—Stein:				
Für Beschaffung von Personen-, Dienst- und Güterwagen	—	—	69.000	69.000
Für Beschaffung von Locomotiven, Reservegarnituren und Schneepflügen	—	—	76.000	76.000
Für Bildung eines Betriebsmaterialien-Fonds . .	—	—	10.000	10.000
Summe (Titel 14, § 1)	58,527.380	1,071.100	7,525.010	67,123.490
Vom Staate für Rechnung der Gesellschaft betriebene Privatbahnen:				
§ 2. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn:				
A. Linie Lemberg-Czernowitz:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	27.100	—	—	27.100
Sachliche Betriebserfordernisse	12.700	—	—	12.700
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	173.500	—	—	173.500
Sachliche Betriebserfordernisse	207.400	52.600	—	260.000
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	514.080	—	—	514.080
Sachliche Betriebserfordernisse	135.920	—	—	135.920
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	224.240	—	—	224.240
Sachliche Betriebserfordernisse	565.560	—	—	565.560
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	255.000	—	—	255.000
f) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	61.510	—	—	61.510
Sachliche Betriebserfordernisse	717.790	—	—	717.790
g) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	28.900	—	—	28.900
Summe A.	2,923.700	52.600	—	2,976.300
B. Linie Czernowitz—Suczawa:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	6.900	—	—	6.900
Sachliche Betriebserfordernisse	3.100	—	—	3.100
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	62.300	—	—	62.300
Sachliche Betriebserfordernisse	86.400	14.100	—	100.500
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	203.880	—	—	203.880
Sachliche Betriebserfordernisse	59.120	—	—	59.120
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	53.850	—	—	53.850
Sachliche Betriebserfordernisse	146.750	—	—	146.750
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	278.000	—	—	278.000
f) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	15.650	—	—	15.650
Sachliche Betriebserfordernisse	151.350	—	—	151.350
Summe B.	1,067.300	14.100	—	1,081.400
Summe (Titel 14, § 2)	3,991.000	66.700	—	4,057.700

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1894	ordentliche 1895	ausserordentliche 1895	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
§ 3. Mährische Grenzbahn:				
A. Garantirte Linie Sternberg—Grulich:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	3.700	—	—	3.700
Sachliche Betriebserfordernisse	1.700	—	—	1.700
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	46.540	—	—	46.540
Sachliche Betriebserfordernisse	93.560	16.200	—	109.760
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	115.060	—	—	115.060
Sachliche Betriebserfordernisse	27.940	—	—	27.940
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	42.490	—	—	42.490
Sachliche Betriebserfordernisse	75.810	—	—	75.810
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	7.820	—	—	7.820
Sachliche Betriebserfordernisse	48.180	—	—	48.180
f) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	12.000	—	—	12.000
Summe A.	474.800	16.200	—	491.000
B. Ungarantirte Linie Hohenstadt—Zöptau:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	900	—	—	900
Sachliche Betriebserfordernisse	400	—	—	400
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	11.260	—	—	11.260
Sachliche Betriebserfordernisse	21.040	6.000	—	27.040
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	24.610	—	—	24.610
Sachliche Betriebserfordernisse	7.390	—	—	7.390
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	8.330	—	—	8.330
Sachliche Betriebserfordernisse	10.570	—	—	10.570
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	1.940	—	—	1.940
Sachliche Betriebserfordernisse	15.660	—	—	15.660
f) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	20.900	—	—	20.900
Summe B.	123.000	6.000	—	129.000
Summe (Titel 14, § 3)	597.800	22.200	—	620.000
Summe (Titel 14, §§ 2 und 3)	4,588.800	88.900	—	4,677.700
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 3)	63,116.180	1,160.000	7,525.010	71,801.190
§ 4. Bodensee-Dampfschiffahrt:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	5.030	—	—	5.030
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 200 fl.)	3.820	—	—	3.820
b) Schiffahrtsdienst:				
Persönliche Ausgaben	105.820	—	—	105.820
Sachliche Betriebserfordernisse	29.600	—	—	29.600
c) Erhaltungsauslagen:				
Sachliche Betriebserfordernisse	20.840	—	—	20.840
d) Materialdienst:				
Sachliche Betriebserfordernisse	80	—	—	80
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	2.570	—	—	2.570
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 50 fl.)	1.930	—	—	1.930
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Umbau des hölzernen Reservemolo und Ersatz durch einen Steinmolo (erste Rate)	—	—	11.300	11.300
Summe (Titel 14, § 4)	169.690	—	11.300	180.990
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 4)	63,285.870	1,160.000	7,536.310	71,982.180
Summe (Titel 11 bis 14)	63,286.000	1,160.000	12,086.310	76,532.310

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1894	ausserordentliche 1895	Summe 1895 Gulden in österr. Währung	Summe
XVI. Subventionen und Dotationen.				
Capitel 34. B. An Verkehrsanstalten.				
Titel 1. Subventionen:				
§ 1. Oesterreichischer Lloyd:				
a) Meilengelder in Noten	2,910.000	—	—	2,910.000
b) Vergütung der Suez-Canal-Gebühren (490.000 fl. in Gold)	583.100	—	—	583.100
§ 2. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	250.000	—	—	250.000
§ 3. Zittau-Reichenberger Bahn (35.000 fl. in Gold)	41.700	—	—	41.700
Titel 2. Als unverzinsliche Vorschüsse:				
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	—	—	250.000	250.000
Titel 3. Als 4perc. Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe:				
a) Oesterr. Nordwestbahn, in Silber	—	—	180.000	180.000
b) Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Silber	—	—	660.000	660.000
c) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ergänzungsnetz, in Noten	—	—	265.000	265.000
B. Garantirte Eisenbahnen im Staatsbetriebe:				
d) Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn: Garantievorschuss, in Silber	—	—	1,960.000	1,960.000
e) Mährische Grenzbahn: Garantievorschuss, in Silber	—	—	324.000	324.000
C. Die Staatsgarantie geniessende Localbahnen:				
f) Wodnian-Prachatitz, in Noten	—	—	14.000	14.000
g) Monfalcone- (Ronchi) Cervignano, in Noten	—	—	7.000	7.000
Summe (Capitel 34, Titel 1 bis 3)	3,784.800	—	3,660.000	7,444.800

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1894.

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche Gulden in österr. Währung	Summe
Capitel 33. XI. Handelsministerium.			
Titel 1. Centralleitung	5.500	—	5.500
Titel 2. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels	210.000	—	210.000
Titel 3. Einkünfte aus der Verwaltung der Weltausstellungs-Gebäude	11.980	—	11.980
Titel 4. Gewerbe-Inspection	15.900	—	15.900
Titel 6. General-Inspection der österr. Eisenbahnen	—	9.000	9.000
Titel 8. § 1. Hafen- und See-Sanitätsdienst	507.200	—	507.200
§ 2. Beiträge zu ausserordentlichen Neubauten	—	6.900	6.900
Summe (Titel 8, §§ 1 und 2)	507.200	6.900	514.100
Summe (Titel 1 bis 8)	1,107.990	15.900	1,123.890
Titel 11. Staatseisenbahnbau:			
§ 1. Beiträge der Interessenten zum Bau der Böhmisch-mährischen Transversalbahn	—	4.940	4.940
§ 2. Beiträge der Interessenten zum Bau der Eisenbahn Schrambach-Kernhof	—	3.460	3.460
Summe (Titel 11, §§ 1 und 2)	—	8.400	8.400
Titel 12. Zinsen und Rückzahlung von an Localbahnen erfolgten Bauvorschüssen:			
Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals:			
a) Zinsentheilbetrag für das Jahr 1893	—	27.500	27.500
b) Capitalsrückerstattung (6. Rate)	—	10.000	10.000
Summe (Titel 12)	—	37.500	37.500
Titel 13. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen:			
Bodenbacher Bahnstrecke:			
Pachtzins für die Bodenbacher Bahnstrecke (107.940 fl. in Gold)	128.500	—	128.500
Summe (Titel 13)	128.500	—	128.500

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	Einnahmen ausserordentliche (Gulden in österr. Währung)	Summe
Titel 14. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt:			
Im Eigenthume des Staates stehende und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen:			
§ 1. Westliche Staatsbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt), Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn, Dalmatiner Staatsbahn, Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien, Ungarische Westbahn (steierische Linie) und Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie):			
a) Transporteinnahmen (darunter 13,165.000 fl. in Gold)	74,409.000	—	74,409.000
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	1,802.000	—	1,802.000
c) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,316.100	—	1,316.100
d) Antheil an dem Gemeinschaftsverkehre, bezw. am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Bahn	158.000	—	158.000
e) Einnahmen aus der Verpachtung des Hotels Zell am See	10.000	—	10.000
f) Einnahmen aus dem Lagerhause in Graz	7.600	—	7.600
g) Erträgniss der sechs Sechstel-Antheile an der Wiener Verbindungsbahn	168.000	—	168.000
h) Sonstige verschiedene Einnahmen (darunter 181.980 Gulden in Gold)	810.600	—	810.600
Amortisationsquote für Industriegeleise	—	3.200	3.200
Beitrag der Alpinen Montangesellschaft für die Verzinsung der Geleiseanlagen in Eisenerz	—	20	20
Antheil am Erträgnisse der Brückenmauth in Lend	—	400	400
Amortisationsquote für die Brückenwaage in Jaslany	—	200	200
Beitrag der Leoben-Vordernberger Eisenbahn zu den Kosten der Erweiterungsbauten in der gemeinschaftlichen Station Vordernberg	—	50.000	50.000
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds-Restes der Galizischen Carl Ludwig-Bahn	—	1,282.090	1,282.090
Uebernahme des Investitionsfonds-Restes der Erzherzog Albrecht-Bahn	—	37.940	37.940
Uebernahme des Investitionsfonds-Restes der Duxer Bahnen	—	1,322.220	1.322.220
Uebernahme des Erneuerungsfonds-Restes der Duxer Bahnen	—	255.360	255.360
Uebernahme des Restes an Prioritäts-Obligationen der Localbahn Laibach-Stein:			
a) als Ersatz für die Einlösung der Stammactien	—	70.000	70.000
b) zur Bildung eines Investitionsfonds	—	155.000	155.000
Summe (Titel 14, § 1)	78,681.300	3,176.430	81,857.730
Für Rechnung der Gesellschaft betriebene Privatbahnen:			
§ 2. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn:			
A. Linie Lemberg—Czernowitz:			
a) Transporteinnahmen	2,692.200	—	2,692.200
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	255.000	—	255.000
c) Sonstige verschiedene Einnahmen	29.100	—	29.100
Summe A.	2,976.300	—	2,976.300
B. Linie Czernowitz—Suczawa:			
a) Transporteinnahmen	761.700	—	761.700
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	278.000	—	278.000
c) Sonstige verschiedene Einnahmen	6.400	—	6.400
d) Betriebsabgang	35.300	—	35.300
Summe B.	1,081.400	—	1,081.400
Summe (Titel 14, § 2)	4,057.700	—	4,057.700
§ 3. Mährische Grenzbahn:			
A. Garantirte Linie (Sternberg-Grulich):			
a) Transporteinnahmen	473.800	—	473.800
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	17.200	—	17.200
Summe A.	491.000	—	491.000

Staatseinnahmen	ordentliche	Einnahmen ausserordentliche Gulden in österr. Währung	Summe
B. Ungarantirte Linie (Hohenstadt-Zöptau):			
a) Transporteinnahmen	126.300	—	126.300
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	2.700	—	2.700
Summe B.	129.000	—	129.000
Summe (Titel 14, § 3)	620.000	—	620.000
Summe (Titel 14, §§ 2 und 3)	4,677.700	—	4,677.700
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 3)	83,359.000	3,176.430	86,535.430
§ 4. Bodensee-Dampfschiffahrt:			
a) Transporteinnahmen (darunter in Gold 150.700 fl.)	189.800	—	189.800
b) Verschiedene Einnahmen (darunter in Gold 5000 fl.)	5.950	—	5.950
Summe (Titel 14, § 4)	195.750	—	195.750
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 4)	83,554.750	3,176.430	86.731.180
Titel 15. Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	430.000	430.000
Capitel 39. XVI. Subventionen und Dotationen. Verkehrsanstalten.			
Titel 1. 6 pCt. Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	3.400	3.400
Summe (Capitel 39)	—	3.400	3.400

Erlass des k. k. Handelsministers vom 2. Juni 1894, Z. 29.537, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Annahme von Accepten oder Bürgscheinen als Sicherstellung bei Frachtgebühren-Crediten

In der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 28. Mai l. J. wurde beschlossen:

„Das Handelsministerium um die Veranlassung zu ersuchen, dass sowohl bei den Staats- als Privatbahnen die im § 4 der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. October 1891, Z. 44.765 (siehe „von Buschman das neue Eisenbahn-Betriebsreglement", Seite 147 u. s. f.), genehmigten Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Crediten enthaltenen Grundsätze durchgeführt und daher ausser Baargeld und Werthpapieren auch Accepte oder Bürgscheine, welche die betreffende Verwaltung zur Annahme geeignet findet, als Sicherstellung angenommen werden."

Ausserdem wurde der Regierung empfohlen, darauf einzuwirken, dass die Bahnverwaltungen den hohen Zinsfuss von 6 pCt. herabmindern.

Nachdem nun in der Gewährung von derlei Frachtcrediten ein wesentliches Moment für die Förderung und Belebung des Verkehres gelegen ist und daher die Erlangung derselben den Parteien thunlichst erleichtert werden sollte, so wird die geehrte Verwaltung eingeladen, den vorerwähnten Wunsch des Staatseisenbahnrathes auf die Tagesordung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und dahin zu wirken, dass der darin enthaltenen Anregung, insoferne es nicht ohnehin schon bei einzelnen Bahnverwaltungen geschieht, nach Möglichkeit entsprochen werde.

Ueber das Ergebniss der Verhandlungen wolle die geehrte Verwaltung anher Mittheilung machen.

Wien, am 2. Juni 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 4. Juni 1894, Z. 29.536, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend neuerliche Berathung jener Anträge, über welche in der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben eine Einigung nicht erzielt wurde.

In der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 28. Mai 1894 wurde beschlossen, das Handelsministerium zu ersuchen, bezüglich jener Anträge und Beschwerdepunkte, bei welchen in der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben eine Einigung nicht erzielt wurde, die weiteren Erhebungen und Verhandlungen zu pflegen und das Endresultat dem Staatseisenbahnrathe in der nächsten Session bekannt zu geben.

Die hiebei laut des Protokolls der Enquête in Betracht kommenden Anträge sind folgende:

1. Der Antrag 3 (zu den Beschwerdepunkten 11, 12, 25 und 26), Punkt d), wegen Aenderung des § 64 B.-R. in der Richtung, dass eine telegraphische oder in einer anderen, als in der durch Absatz 6 vorgeschriebenen Form zu treffende Verfügung des Absenders nicht unmöglich sei, wie dies jetzt in Folge des Absatzes 7 thatsächlich der Fall ist.

(Seite 13 des Enquête-Protokolls.)

2. Der Antrag 8 (zu dem Beschwerdepunkte 8) wegen Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 57 B.-R.

a) In dem Sinne, dass, wenn in Ermanglung gedeckter Wagen die Beförderung in offen gebauten Wagen unter Deckung mit Bahndecken stattfindet, für diese letzteren eine Deckenmiethe nicht zu entrichten ist;

b) insoferne, dass in Fällen, wo die Bahn nicht in der Lage wäre, Sendungen von Eisen von 4 bis 6 Meter Länge in gedeckten Waggons zu verladen und eine Trennung der Verladung theilweise in gedeckten und theilweise in offenen Wagen erfolgt, Sendungen, welche nach Classe A oder B tarifiren, trotz der Trennung nach diesen Classen zu berechnen sind.

(Seite 16 des Enquête-Protokolls.)

3. Der Antrag 11 (zu dem Beschwerdepunkte 16), Punkt b), wonach im Tariftheil I, B, III, f, die Bestimmung aufzunehmen ist, dass, falls von Seite der Bahnen Wagen beigestellt werden, welche vermöge ihrer Bauart die Benützung des Ladegewichtes nicht ermöglichen, nur das factisch verladene Gewicht, und zwar zum Wagenladungs-Frachtsatze zu berechnen wäre.

(Seite 17 des Enquête-Protokolls.)

Bei der über diese Frage auch im Staatseisenbahnrathe gepflogenen Berathung wurde insbesondere betont, dass speciell im Falle der Beistellung von niederbordigen Wagen zur Kohlenverladung, sowie von Kastenwagen zur Verladung von Schnittholz, es überhaupt unmöglich sei, derartige Wagen bis zum Ladegewichte zu beladen.

4. Der Antrag 13 (zu dem Beschwerdepunkte 18) wegen Aenderung der Bestimmungen des Abschnittes B, VI, c, des Tariftheiles I in dem Sinne, dass bei Langholz, Stabeisen und eisernen Trägern, welche eine Länge von mehr als 6·3 Meter haben, dieselbe Auf- und Abladegebühr angewendet werde, wie bei kürzeren Waaren dieser Art.

(Seite 19 des Enquête-Protokolls.)

5. Der Antrag 21 zu dem Beschwerdepunkte 48 (zu § 62 B.-R.) wegen:

a) Ermässigung der Provision bei Nachnahmen, die sofort ausbezahlt werden, auf 1 Procent;

b) Auszahlung von Nachnahmen in ausländischer Valuta, welche nicht in derselben Valuta ausbezahlt werden, zu demjenigen Tagescourse, zu welchem die Bahn diese ausländische Valuta annimmt.

(Seite 20 und 26 des Enquête-Protokolls.)

6. Der Antrag 24 (zu dem Beschwerdepunkte 51) wegen Ermässigung des Waaggeldes für Frachtgüter (Tariftheil I, D, VI), soferne die Verwiegung auf einer Geleisewaage erfolgt, auf 40 kr. ö. W. für den Wagen.

(Seite 21 des Enquête-Protokolls.)

Die vorerwähnten Anträge wären demnach in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz in neuerliche Berathung und eingehende Erwägung zu ziehen und wäre hiebei das möglichste Entgegenkommen gegenüber den Wünschen der Interessenten zu bethätigen.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Abdruck im hieramtlichen Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 4. Juni 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Betriebseröffnung auf der Localbahn Monfalcone-Cervignano.

Am 11. Juni 1894 wird die Friauler Bahn Monfalcone-Cervignano dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Dieselbe beginnt in der Station Monfalcone der Südbahnlinie Nabresina—Cormons und führt über die Stationen Ronchi Fr. B., Pieris-Turriaco, Villa Vicentina nach Cervignano. Die genannten Stationen werden für den Gesammtverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt und wird diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Triest unterstellt werden.

Wien, 9. Juni 1894.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Minkowitz—Welwarn: Umgestaltung der Strecke Minkowitz—Welwarn und Erweiterung der Station Welwarn; politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Umgestaltung der Strecke Minkowitz—Welwarn und der anschliessenden Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Welwarn für den Verkehr mit Hauptbahn-Locomotiven, dann für Erweiterung der Station Welwarn für den 11. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Schlan betraut. [G.-I.-Z. 9615.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Errichtung einer öffentlichen Ladestelle in Weberschan; politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Errichtung einer öffentlichen Ladestelle mit beschränkter Güterabfertigung in der Personen-Haltestelle Weberschan der Strecke Prag—Moldau für den 12. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann von Saaz, Herr Blaschek betraut. [G.-I.-Z. 10.183.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Aufnahmsgebäude in Göding; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes unter Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes für Bureau, Post- und Wohnungs-

zwecken in der Station Göding für den 12. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 10.132.]

— (Trinkwasserleitung in Mähr.-Ostrau.) Die beiden am Bahnhofe in Mähr.-Ostrau getrennt bestehenden Trinkwasserleitungen wurden behufs Erleichterung und Sicherung des Wasserbezuges verbunden. [27. Mai, Z. 22.357.]

— (Rollbahn in der Station Krzeszowice.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Anlage einer schmalspurigen, 173 m langen, mit Menschenkraft zu betreibenden Rollbahn für Zwecke der Firma M. Fleischmann und H. Weinheber von der Station Krzeszowice zu der links der Bahn bei km 387·4/5 gelegenen Dampfsäge genehmigt. [25. Mai, Z. 21.318.]

— (Linie Wien—Brünn: Herstellung einer Durchfahrt in Brünn; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für eine in Kilometer 142·795, aus Anlass der Erweiterung des Brünner Bahnhofes herzustellende Durchfahrt für den 15. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Alois Jellinek betraut. [G.-I.-Z. 10.113.]

— (Normalschlagwerk in Floridsdorf.) In der Station Floridsdorf wurde bei der Locomotivwerkstätte ein Normalschlagwerk hergestellt. [25. Mai, Z. 27.978.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Bauliche Herstellung in Nikolsburg.) Für die Errichtung eines Ladeperrons mit Flugdach in der Station Nikolsburg wurde die Baubewilligung ertheilt. [5. Mai, Z. 23.932.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Bauliche Veränderung in Friedek-Mistek.) Das Project für die Verlängerung des Objectes in km 111·186 der Station Friedek-Mistek wurde genehmigt. [21. Mai, Z. 26.965.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Anbringung von Fahrstrassen-Verschlüssen bei der Sicherungsanlage in der Station Zellerndorf.) Die Anlage zur Sicherung der Einfahrten und zur centralen Stellung von Weichen in der Station Zellerndorf wurde mit Fahrstrassen-Verschlüssen ausgerüstet, durch welche bewirkt wird, dass der Weichenwächter auch nach Zurückstellung des betreffenden Einfahrts-Signales auf „Verbot der Fahrt" eine durch dasselbe verschlossene Weiche erst dann umstellen kann, wenn der Verkehrsbeamte den Fahrstrassen-Verschluss auf elektrischem Wege aufgehoben hat. [G.-I.-Z. 8350.]

Verkehrsstörung und Behebung.

Steiermärkische Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen:

In Folge von Elementarereignissen wurde die Strecke bei km 16·2—16·5 am 7. Juni unfahrbar, und konnte der Verkehr nur in der Strecke Kapfenberg—Aflenz aufrecht erhalten werden. Die Wiederaufnahme des Gesammtverkehres erfolgte am 8. Juni mit Zug Nr. 2501.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Reichstagsabgeordneten Julius Lits mit Erlass vom 28. Mai 1874, Z. 34.818, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Bicske (zwischen Almás-Füzitö und Budapest-Kelenföld) der Linie Budapest—Bruck a. d. Leitha(—Wien) ausgehende und diese über Felcsúth, Alcsúth, Doboz, Tabajd, Vál und Kajászó-Szent Péter in der Station Martonvásár (zwischen Kelenföld und Székesfehérvár [Stuhlweissenburg]) der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Léva-Nyitra (Neutra)-Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) -Holics. (Bankosten-Präliminare.) Das kgl. ungarische Handelsministerium hat die Baukosten der projectirten Localbahn Léva-Nyitra-Galgócz-Lipótvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62) mit 37.000 fl. per Kilometer bemessen. Dem Consortium der Projectanten, an dessen Spitze nun Graf Josef Pálffy getreten ist, ist es, wie aus Budapest berichtet wird, gelungen, die Finanzirung dieser Transversalbahn sicher zu stellen, und soll der Bau im Falle baldiger Ertheilung der Concession noch im Laufe dieses Jahres begonnen und rasch durchgeführt werden.

Bau der Eisenbahn-Verbindungsbrücke bei Uj-Pest für die Linie Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom (Gran). (Herstellungs-Modus.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem betheiligten Ministerium, der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung, sowie der Concessionäre der Eisenbahn Budapest-Angyalföld—Dorog—Esztergom im Principe bestimmt, dass die zwischen Uj-Pest und Ó-Buda (Neupest und Altofen) zu erbauende Eisenbahnbrücke der Eisenbahn Budapest-Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62) beiläufig in der Mitte der Neupester Insel den Strom durchqueren soll; dieselbe wird auf 5 Trägern mit 40 m weiten Bogenöffnungen ruhen und ober dem Nullpegel des Donau-Wasserstandes in einer Höhe von 15 m geführt werden, also nahezu in derselben Weise, wie die Brücke bei Kelenföld. Mit Rücksicht auf den regen Schiffahrtsverkehr hat der Ausbau beschleunigt zu erfolgen, und wurde Seitens der Aufsichtsbehörde bedungen, dass stets ein freier Schiffahrtsweg von 40 m Breite für den ungehinderten Verkehr der Wasserfahrzeuge zur Verfügung stehen muss.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis zum 17. Juni.)

Adriatischer Dienst

12. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
13. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Cnrzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo,
14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almisea, Pucischie, Macnrsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
14. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Nicolich, nach Venedig.
15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Morocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trah, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Grnvosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
16. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cattnrinich, nach Venedig.
17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste". Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalnto, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän C. Bnzik, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quarantn, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.
13 „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana", Capitän C. Androvich, nach Theesalien bis Constantinopel, mit Berührung von Finme, Corfn, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cnvalla, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batnm, Sulina, Galutz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.
15. „ zu Mittag: Dampfer „Enterpe", Capitän G. Mattiazzi, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
16 „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Espero", Capitän F. D'Este, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfn, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffong in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trnpeznnt, Batum, Odessa, Vnrna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21 Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie", Capitän G. Costanzo, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffnng anf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. Juni, Dampfer „Pandora", Capitän K. Mayer, nach Santos, mit Berührung von Finme, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Verfügungsrecht des Absenders am Bestimmungsorte bei Sendungen an eigene Adresse.) Eine Bahnverwaltung hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass es ihre Ansicht sei, dass bei Sendungen, welche ein Absender an die eigene Adresse zum Transport aufgegeben hat, auf der Empfangstation die Ablieferung der Güter an dritte Personen auf einfache Anweisung des Absenders, ohne Vermittlung der Versandtstation, erfolgen könne. Das Centralamt hat darauf erwidert, dass vom Standpunkte des internationalen Uebereinkommens dieses Verfahren durchaus nicht beanständet werden könne, da in Fällen der bezeichneten Art dem Absender auch die Rechte des Empfängers zustehen, und diese letzteren, abgesehen vom Art. 16, d. h. soweit das Verfahren bei Ablieferung der Güter in Betracht komme, laut Art. 19 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausschliesslich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen sich richten. Auch hinsichtlich der weiter aufgeworfenen Frage, ob bei Sendungen an die Adresse des Absenders der blosse Besitz des Frachtbrief-Duplicates dritte Personen berechtigen dürfe, auf der Bestimmungsstation das Gut in Empfang zu nehmen, hat das Centralamt der Ansicht der anfragenden Bahnverwaltung nur beigestimmt, dass der Besitz des Frachtbrief-Duplicates zu diesem Zwecke nicht genüge und dass auch der Inhaber desselben mit einer den Vorschriften der Empfangsbahn entsprechenden Ermächtigung des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers versehen sein müsse.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 4.]

— (Rückgriffsverfahren zwischen den Eisenbahnen.) Die Betriebsleitung einer Eisenbahn hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern darauf aufmerksam gemacht, dass das in Art. 50 vorgesehene Verfahren bezüglich der Streitverkündigung an die im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen in seiner Ausführung Schwierigkeiten veranlasse, indem die Anzeigen an diese Bahnen innerhalb möglichst kurzer Frist gemacht werden sollten, während die Verwaltung, welche den Rückgriff geltend zu machen habe, manchmal nicht einmal wisse, welche Linien von dem in Betracht kommenden Transporte wirklich befahren worden und welche Gesellschaften zu belangen seien. Auch stehen oft die Kosten der Streitverkündigung in keinem Verhältnisse zu der etwa zu zahlenden Entschädigung. Die Betriebsleitung wünscht zu wissen, ob dem Centralamt nicht aus bisherigen Vorkommnissen ein Weg bekannt sei, der geeignet wäre, jene Schwierigkeiten zu vermeiden, oder ob es nicht in seiner Competenz liege, die Rückgriffsanzeige zwischen den einzelnen Gesellschaften zu vermitteln. Das Centralamt hat geantwortet, ihm sei nicht bekannt, dass die Streitverkündigungen im Sinne des Art. 50 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bisher anders als in dem für die Mittheilung gerichtlicher Erlässe und Anzeigen zwischen den einzelnen Ländern vereinbarten oder sonstwie geltenden Verfahren stattgefunden hätten. Eine Competenz des Centralamtes, zur Besorgung der Streitverkündigungen seine Mitwirkung eintreten zu lassen, bestehe nicht und könnte nur durch Vereinbarung der Staaten begründet werden. Das Centralamt werde aber diese Frage einer näheren Prüfung unterziehen und, wenn die Resultate derselben es gestatten, einen diesbezüglichen Antrag an die bei dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligten Regierungen vorbereiten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 4.]

— (Beigabe von Frachtbriefen für Sendungen im Umfange mehrerer Wagen.) Eine Eisenbahn hat dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass nach ihrer Ansicht das im letzten Absatz des § 2 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 6 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vorbehaltene Recht, für jeden Wagen einen besonderen Frachtbrief zu verlangen, von der Eisenbahn nur dann in Anspruch zu nehmen sei, wenn es sich um Transporte handle, deren Auf- und Abladen dem Absender und Empfänger obliegt. Sie fügte bei, dass, wenn Sendungen, welche mehrere Wagen beanspruchen, die reglementarisch von der Bahn beladen oder entladen werden müssen, der die ganze Sendung umfassende Frachtbrief nicht abgelehnt werden dürfe, weil es in diesem Falle vorkommen könne, dass das Aufladen erst am Tage nach der Aufgabe des Gutes oder noch später bewerkstelligt werde, und der Absender, wenn er die Frachtbriefe erst nach Formirung der Wagenladungen abgeben könnte, unter Umständen ein oder mehrere Tage ohne die Annahmebescheinigung des Gutes bliebe, die ihm doch laut Art. 8 sofort nach vollständiger Auflieferung gebühre. Das Centralamt hat geantwortet, dass im internationalen Uebereinkommen nicht die Verpflichtung, sondern nur das Recht der Eisenbahn constatirt sei, zu fordern, dass jedem Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben werde. Es stehe also vom Standpunkte des internationalen Uebereinkommens aus durchaus nichts dagegen, im Sinne der erwähnten Ausführungen zu handeln.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 5.]

— (Routenvorschrift.) In einem dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern unterbreiteten Falle hat dasselbe sich dahin ausgesprochen, dass es die in einem Frachtbriefe enthaltene Vorschrift „der billigsten Route" nicht als eine bestimmte Routenvorschrift im Sinne des Art. 6, lit. l, erkennen könne, und dass die Eisenbahn den Aufgeber mit Recht zur Streichung veranlasst habe. Die Route müsse bestimmt angegeben sein, wenn der Eisenbahn daraus eine andere Verantwortlichkeit erwachsen soll, als die für grobes Verschulden im Sinne des zweiten Absatzes des Art. 6, lit. l.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 5.]

— (Format des Frachtbrief-Formulares.) Die Anfrage eines Staates, ob § 2 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auch auf das Format des Frachtbrief-Formulares Bezug habe, ist vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet worden, dass ein einheitliches Format wünschenswerth erscheine. Wenn aber Zweifel erhoben würden, ob § 2 auch in dieser Richtung absolut bindend sei, so dürfte über dieselben nur durch eine Declaration der nächsten internationalen Conferenz entschieden werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 5.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Aufsichtsrathes Commerzienrathes Georg Krauss und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, die 6. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. abgehalten. Bei derselben waren 8 Actionäre anwesend, welche zusammen 15.225 Actien und 604 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1893 auf der nördlichen Linie bei einer Leistung von 186.215 Nutzkilometern 1,279.009 Personen, 19.255 Stück Gepäck im Gewichte von 272 Tonnen und 5444 Tonnen verschiedene Güter befördert. Auf der südlichen Linie wurden bei einer Leistung von 309.170 Nutzkilometern 940.948 Personen, 6720 Gepäcksstücke und 165 Tonnen Güter befördert. Die Betriebseinnahmen für das abgelaufene Jahr erscheinen mit fl. 347.369·82 (+ fl. 20.079) ausgewiesen, während die Betriebsausgaben fl. 243.815 33 (+ fl. 12.086) betrugen. Ueber die Concessionserwerbung für die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn macht der Bericht unter Darlegung der eingetretenen Hindernisse die Mittheilung, dass es der Verwaltung in Folge der misslungenen Finanzirungsverhandlungen nicht möglich geworden ist, die definitive Concession für diese Linien zu erlangen, und dass ihr nunmehr nur noch jene Vereinbarung mit der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien zu treffen obliege, welche sich auf die Abtretung der gesellschaftlichen in die Wienthallinie fallende Theilstrecke Gaudenzdorf—Hietzing beziehen. Ueber Antrag des Aufsichtsrathes beschloss die Versammlung von dem zur Verfügung derselben stehenden Reingewinn von fl. 103.160·05 den Coupon Nr. 6 der Prioritätsactien mit fl. 9, d. i. mit 4½ pCt. oder zusammen fl. 81.000, ferner den Coupon Nr. 6 der Stammactien mit fl. 1 per Stück, d. i. zusammen fl. 9000 einzulösen, dem Erneuerungsfond fl. 9998·18 zuzuführen, den neu zu errichtenden Amortisationsfond mit fl. 2000 zu dotiren und den Restbetrag von fl. 1161·87 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Commerzienrath Georg Krauss und Baurath Michael Sager in den Aufsichtsrath wurde die Generalversammlung geschlossen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Württembergisch - Badisch - Main-Neckarbahn-Personenverkehr.

Fahrpreis - Aenderungen.

Im Tarife für den obgenannten Verkehr vom 15. April 1891 treten mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 folgende Fahrpreis-Aenderungen ein:

	I. Cl.	II. Cl.
	Mark	
Wien—Basel über Lindau	73·80	50·80
„ —Constanz über Lindau . . .	62·20	43·10
„ —Schaffhausen } über Lindau	66·40	45·90
„ —Neuhausen }		

Wien, am 5. Juni 1894. [455]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Anhängen zu den Tarifen für Eiertransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 tritt je ein Anhang zu den nachbenannten Tarifen in Wirksamkeit:

a) Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. zwischen österreichischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit und den schweizerischen Stationen andererseits, giltig vom 1. Jänner 1893;

b) zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. zwischen ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit und den schweizerischen Stationen andererseits, giltig vom 1. Februar 1893.

Diese Anhänge enthalten Cursdifferenzen, welche ab 1. Juli 1894 im doppelten Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5, bezw. 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. Juni 1894. [456]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages II zum Tarif-Theil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen).

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarif-Theil I, Abtheilung A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, sowie der Schweiz rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 15 kr. ö. W. = 30 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 8. Juni 1894. [457]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 31. Juli 1894 treten, vorläufig ohne Ersatz, folgende Tarife nebst den hiezu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit, und zwar:

a) im Süddeutschen Eisenbahnverbande (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn):

Theil II, Heft Nr. 1 vom 1. April 1885;
„ „ „ 2 vom 1. April 1885;
„ „ „ 3 vom 1. April 1885;
„ „ „ 4 vom 15. Februar 1887;
„ „ „ 5 vom 15. Februar 1887;
„ „ „ 6 vom 1. April 1885;
„ „ „ 7 vom 1. April 1885;

b) im Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Güterverkehr: Theil II, Heft 1, 2 und 3 vom 1. September 1889.

Wien, am 8. Juni 1894. [458]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich - Ungarn.

Aufhebung des Tarifes für die Beförderung von Leichen etc. rücksichtlich Wien (Westbahnhof) - Avricourt.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 tritt das „Reglement und der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Wien (Westbahnhof) einerseits und Deutsch-Avricourt (Station und Grenze), Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, andererseits vom 1. April 1883 (20. März 1883)“ zunächst ohne Ersatz vollständig ausser Wirksamkeit.

Wien, am 10. Juni 1894. [459]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „St. Georgen am Längsee“.

Am 15. Juni 1894 wird die zwischen den Stationen Launsdorf und Glandorf der Linie Amstetten—Pontafel gelegene Haltestelle „St. Georgen am Längsee“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 5. Juni 1894. [460]

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des I. Nachtrages zum Fahrschein-Verzeichnisse.

Mit 15. Juni 1894 gelangt der I. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse, giltig vom 1. Mai 1894, zur Einführung.

Wien, am 5. Juni 1894. [461]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft I, vom 1. October 1890.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarif 39 G (im Nachtrag VIII, Seite 36) für Schlacken zum Hochofenbetrieb ab Nürschan, Pilsen, Rokycan und Stupno-Břas bestehenden Frachtsätze werden mit Geltung vom 1. Juli 1894 auf die im bezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze ab Zbirow B.W.B. herabgesetzt.

Prag, am 7. Juni 1894. [462]

Die Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Mit Ende Juli 1894 tritt der ab 1. März 1889 giltige Ausnahmetarif für

a) Lebensmittel,
b) leer retourgehendes Geschirr

bei Beförderung als Eilgut zwischen Stationen der Strecke Cormons—Prestranek einerseits und Wien (Südbahnhof) und Meidling andererseits sammt Nachtrag I vom 1. October 1889 ausser Kraft.

Wien, am 10. Juni 1894. [463]

Triest-Fiume - Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der neuen Anhänge, enthaltend Cursdifferenzen, und der Nachträge II zu den Tarif-Theilen II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 treten zu den Verbands-Gütertarif-Theilen II (giltig vom 1. Juli 1893) neue Anhänge, enthaltend Cursdifferenzen und die Nachträge II in Kraft.

Der Nachtrag II zum Triest-Fiume-Sächsischen und Sächsisch-Indischen Gütertarif-Theile II enthält:

I. Ergänzung des Titelblattes,
II. Aenderung des Vorwortes,
III. Aenderung des Abschnittes A,
IV. Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen,
V. Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife,
VII. Ergänzungen und Aenderung der Tariftabellen,
VIII. Ergänzungen der Kilometer-Entfernungen und der Bezeichnung der deutch-österreichischen Grenzübergangspunkte, über welche die Frachtsätze des Tarifes Geltung haben.

Der Nachtrag II zum Triest-Fiume-Norddeutschen Gütertarif-Theile II enthält:

I. Aenderung des Vorwortes,
II. Aenderung des Abschnittes A,
III. Ergänzung der Tabellen,
IV. Aufhebung von Frachtsätzen,
V. Ergänzung der Kilometer-Entfernungen und der Bezeichnung der deutsch-österreichischen Grenzübergangspunkte, über welche die Frachtsätze des Tarifes Geltung haben.

Insoweit durch diese Nachträge Erhöhungen von Frachtsätzen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 31. Juli 1894 in Kraft.

Einzelne Exemplare der Anhänge und der Nachträge II sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1894. [464]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1894 ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger);
II. Ergänzung des Kilometerzeigers;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife: 1. Ausnahmetarif Nr. 2 (Holz), 2. Ausnahmetarif Nr. 3 (Steine), 3. Ausnahmetarif Nr. 7 (Petroleum), 4. Ausnahmetarif Nr. 12 (Raupenleim);
IV. Aenderungen und Ergänzungen des Umschlag-Exporttarifes;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;
VI. Berichtigungen des Tarifes und Aenderung von Stationsnamen;
VII. Aenderung und Ergänzung des Anhanges.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September 1894.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Judenburg** der Bahnlinie Amstetten-Pontafel gelangt im heurigen Jahre das Aufnahmsgebäude zur Erweiterung und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von 10.000 fl. an Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltungs - Inspectorat), sowie bei der k. k. Bahnerhaltungssection Judenburg während der Amtsstunden vom 10. Juni l. J. an, zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 18. Juni 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Juni 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1126	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zuckerrüben, frische	Hostiwitz Jenč Řepy Rusin	Station Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen in die, bezw. von den Eisenbahnwagen hat die Partei durch ihre eigenen Arbeitskräfte, bezw. auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. Mai 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. 10·5 9·6 11·1 11·1	8·5 8·5 9·0 9·0	2·0 1·1 2·1 2·1	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1127	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Bethoiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle als Frachtgut	Alekladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; ferner Stře-bichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swoleňoves-Smečna	a) Bayern b) Süddeutschland c) Werrabahn-Stationen	Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 30. Juni 1895	a) Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif, Heft 1 vom 1. December 1893. b) Böhm.-Süddeutscher Kohlentarif, Heft 3 v. 1. Mai 1892. c) Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892	**Zu a) und b).** Die betreffenden Schnittfrachtsätze auf Seite 8 und 12 des Tarifes a und auf Seite 8 des Tarifes h ermässigen sich um 1·9 Mark für 10000 kg, also auf 56·6, bezw. 60·2. **Zu a).** Die betreffenden Frachtsätze auf Seite 33 und 34 des Tarifes a ermässigen sich um 2·2 kr. für 10000 kg. **Zu c).** Die betreffenden Frachtsätze ermässigen sich nach Eisenach, Marksuhl, Wernshausen um 1·0 Mark, nach den übrigen Werrabahnstationen um 1·9 Mark für 10000 kg			Kartirung		
1128	**Südbahn-Gesellschaft**		Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Anhang zum Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1894	138 h	130 h	8 h	Im Kartirungswege		
	Auf den obausgewiesenen Frachtsatz von 130 h wird bei Auflieferung von mindestens 2500 t à 1000 kg während der Begünstigungsdauer im Rückvergütungswege ein weiterer Nachlass von 6 h pro 100 kg gegen Vorlage der auf die schliessende Firma ale Empfängerin lautenden Original-Frachtbr. geleistet, welche Documente bis längst. Ende Februar 1895 in Vorlage gebracht werden müssen.													
1129	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Liesing—Kaltenleutgeben	Brennholz	Kaltenleutgeben	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen hat die Partei zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	1130	1131	1132	1133	1134
Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Phönix-Waschlauge	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandsgütertarifes vom 1. Juni 1892	Güter des Specialtarifes 1	Roher Thon, unverpackt	Chamottesteine und Chamottemörtel
für die Transportstrecke: von	Triest Stadt, Triest-Freihafen k.k.St.B. und Trieet-S. Andrea	Asch, Nürnberg C.B., Nürnberg O.B.	Garsten (k.k.St.B.)	Hödnitz	Z l i v	
für die Transportstrecke: nach	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes Theil II, Heft 1 bezeichneten Linien excl. der Stationen der Strecke Budweis—Gmünd—Wessely—Iglau und den nördlich hievon gelegenen Stationen, sowie excl. Salzburg, Simbach, Passau, Wörgl, Wien, Penzing, Nussdorf und Leobersdorf	Reichenberg S.N.D.V.B.	Solland, Dresden-Neustadt	Arnau	Nyustya-Likér	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Auf abe in beliebigen Mengen	Aufgabe als Stückgut	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindesteus 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wageu; Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Verladnng in offenen Wagen und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestene jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wageus	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende 1894	Vom 15. Juni 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längsteue bis zum 31. December 1894	Vom 15. Juni 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. bis 31. December 1894	Bis auf Widerruf, längstens uber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif		Localtarife der betheiligten Bahnen	Localtarife	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	
Frachtsatz per 100 kg	Classe II		Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Classe A	Mark 2·36, 3·42, 3·38	Mark-pfennig 116, 100	97·2 kr.	104 kr.	116 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Verschieden					
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen				Für die uebenstehenden Sendungen wird der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. nicht eingehoben		

| Fortlaufende Nr. | | |

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1139	Südbahn-Gesellschaft		Oele zu technischen Zwecken, als: Cocos-, Palm-, Palmkern-, Arachiden-, Lein-, Kiennss- und Sesam-Oel	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief, unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband	Vorschieden	236 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	242 Vorschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 144 vom 19. December 1893, sub Post 2584, publicirte Frachtbegünstigung gegenstandslos
					Budapest S.B. und vorgelegenen Stationen									

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
35 vom 29. März 1894	699	Südbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe in 7 Tonnenladungen mit amerikanischer Provenienz und in 10 Tonnenladungen mit amerikanischer, egyptischer und ostindischer Provenienz	Triest	den in den Ausnahmetarif Nr. 12 des Gütertarifes Theil II für den Triest-Fiume-Sächsischen Eisenbahn-Verband und Sächsisch-Indischen Verbands-Verkehr (giltig vom 1. Juli 1893) einbezogenen deutschen Stationen, ferner nach Flöha und Lombsdorf	Die Tarifermässigung wird durch den mit 1. Juli 1894 zur Einführung gelangenden Anhang (enthaltend Coursdifferenzen) zu dem nebenbezeichneten Tarife gegenstandslos

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf

Stets **reichhaltiges Lager** von **Eichenfriesbrettel, Parquetten** aller Art; halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden) für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.

Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.

Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.

Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien. I., Kolowratring 9.

NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.

(421)

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen und Waggonfabriken

Echte amerikanische

Selbstroller „Flos"

für Waggon- und sonstige Fenster-Rouleaux, haben sich seit Jahren so vorzüglich bewährt, dass sie jetzt allgemein in Anwendung kommen. Beschreibungen und Preislisten gratis und franco durch (431)

Ant. Rosenberg, Birkigt bei Braunau i. Böhmen.

Gen.-Bevollmächtigter, Hauptniederlage für Oesterreich-Ungarn.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 14. Juni 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 26. April 1894 *) für die Localbahn von Welchau-Wickwitz nach Giesshübl-Puchstein.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Station Welchau-Wickwitz der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Concessionärin diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Concessionärin das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Welchau-Wickwitz der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

*) Enthalten in dem am 5. Juni 1894 ausgegebenen XXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 100.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach Inhalt der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Concessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits- und Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionärin zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionärin zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit der Concessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 12.

Die Concessionärin ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte Reinerträgniss ist sohin der Concessionärin als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des von der Concessionärin bei der böhmischen Landesbank aufgenommenen Darlehens im Nominalbetrage von 317.100 fl., sowie des vom Königreiche Böhmen gewährten Darlehens von 20.000 fl., endlich zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten, von der Concessionärin aus eigenen Mitteln aufgebrachten restlichen Baucapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat sowohl das von der Concessionärin bei der böhmischen Landesbank, sowie das beim Königreiche Böhmen selbst aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionärin zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das restliche Anlagecapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, falls die Einlösung auf Grund des Durchschnittserträgnisses im Sinne des Absatzes 1 erfolgt, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 13, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 13) behält die Concessionärin das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 15.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird die Concessionärin enthoben.

§ 16.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Concessionärin das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechsundzwanzigsten Tage des Monates April, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von Welchau-Wickwitz nach Giesshübl-Puchstein.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Welchau-Wickwitz der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl-Puchstein ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Concessionärin allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von der Concessionärin zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die Trasse der 8·3 km langen Localbahn verlässt die Station Welchau-Wickwitz der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn an deren südlichem Ende und führt dem linken Ufer des Egerflusses entlang bis zu dem Curorte Giesshübl-Puchstein.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Welchau-Wickwitz, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes in Welchau-Wickwitz unterwirft sich die Concessionärin dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trace noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, 3000, mindestens eine Länge von 14, bezw. 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 10 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleise-Entfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbanquette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in

welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1·0 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen, und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h), Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a) und b) desselben Paragraphen normirten Belastung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses nach den mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1887, Z. 10.275, für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec genehmigten Normalien, jedoch mit geneigten Unterlagsplatten, auszuführen.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf nicht über 77·5 cm, die Inanspruchnahme der Schienen darf — auch unter Berücksichtigung einer grössten zulässigen Abnützung der Schiene von 5 mm der Schienenhöhe — höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 26 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 15 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat in der Weise zu erfolgen, dass auf jede Schwelle zwei keilförmige Unterlagsplatten und sechs Hakennägel entfallen.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbanquette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseaxe mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbau-Anlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften, herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, jedoch sind für das ambulante Streckenpersonal die erforderlichen Unterkunftshäuser herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 4·2 km zu betragen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mit Ausschluss der neuen Geleise der Abzweigungsstation Welchau-Wickwitz, welche auf Kosten der Concessionärin von der ausschliesslich privilegirten Buschtĕhrader Eisenbahn hergestellt werden, mindestens 13·2 Percent der Bahnlänge betragen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 4, je ein Distanzsignal erhalten, ist dieses letztere mit der Central-Weichenstellanlage in dieser Station in mechanische Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 8 ex 1892) auszugestalten.

In den zur Wasserentnahme bestimmten Stationen sind solche Vorkehrungen, bei welchen zur Wasserentnahme der Locomotivdampf in Anspruch genommen wird, nur über besondere Genehmigung des k. k. Handelsministeriums gestattet.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieräborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Concessionärin der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschalten sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn ist ein Distanzsignal auszuführen, dessen Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Pläne für eventuell neu anzuschaffende Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden

werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministerium, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch wird die Concessionärin sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung seinerzeit etwa zu errichtenden Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und solche Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Concessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Concessionärin durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Concessionärin sich zu unterwerfen.

Wien, am 13. Mai 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums, betreffend die Erwerbung der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat.

Auf Grund des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, und gemäss der §§ 9 und 10 des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 31. Mai 1893 sind die Bahnlinien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft vom Staate mit der Massgabe erworben worden, dass der Betrieb dieser Bahnlinien ab 1. Jänner 1894 als für Rechnung des Staates geführt zu gelten hat.

Wegen Uebergabe des Eigenthums der bezeichneten Bahnlinien an den Staat wurde die entsprechende Vorkehrung getroffen.

Der Betrieb der Linien Časlau—Zawratetz und Časlau—Močowitz, dann Königshan—Schatzlar wird wie bisher durch die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn geführt werden, wogegen rücksichtlich sämmtlicher übriger Linien die Betriebsführung durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen fortan für eigene Rechnung des Staates stattfindet.

Wien, am 3. Juni 1894. Z. 21.552.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rudolfswerth über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit dem Erlasse vom 30. März 1893, Z. 11.419 (Vrdgs.-Bl. vom 11. April 1893, Nr. 41), ertheilte und mit dem Erlasse vom 26. September 1893, Z. 49.932 (Vrdgs.-Bl. vom 31. October 1893, Nr. 126), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rudolfswerth über Zirkle und Tschatesch an die Landesgrenze bei Bregana zum Anschlusse an die von dem Genannten projectirte Localbahn von Samobor nach Bregana, sowie für eine eventuelle Verbindung der vorgedachten Projectslinie mit der Südbahn bei Rann neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 14. April 1894. Z. 17.310.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Aufnahmsgebäude in der Station Dassnitz.) In der Station Dassnitz wird ein neues Aufnahmsgebäude mit einem Nebengebäude errichtet. [24. Mai, Z. 27.254.]

— (Herstellung von Entwässerungs-Anlagen.) Die Vervollständigung der Planum-Entwässerungsanlage in der Station Kladno, die Verlängerung des Entwässerungsstollens zur Trockenlegung des Tunnelgewölbes in km 44·959 bis km 45·435 der Strecke Lana—Neustraschitz, die Verlängerung des Entwässerungscanals in km 61·143 der Station Lužna-Lischan, dann die Ergänzung der Planum-Entwässerungsanlage in der Station Komotau wurden zur Ausführung genehmigt. [27. Mai, Z. 18.914.]

— (Herstellung von Wirthschaftsgebäuden.) Für die Errichtung von Wirthschaftsgebäuden beim ehemaligen Waaghause und beim Wächterhause in der Station Prag (Bubna), bei den Wächterhäusern in der Haltestelle Liebotz und in den Stationen Řepy, Trnovan, Kaaden - Brunnersdorf, Klösterle, Neudau, Dassnitz, Domina-Schönlind, sowie in den Strecken Hauenstein - Warta — Welchau - Wickwitz, Elbogen - Neusattel—Falkenau a. d. E., Königsberg - Maria Kulm — Mostau - Nehanitz, Domina-Schönlind—Krima-Neudorf, Krima-Neudorf—Sonnenberg, Sonnenberg — Pressnitz - Reischdorf, Kupferherg — Schmiedeberg, Komotau—Carlzeche und Dassnitz—Boden wurde die Baubewilligung ertheilt. [23. Mai, Z. 27.543.]

— (Brückenwaagen in Tirschnitz und Krima-Neudorf.) In der Station Tirschnitz der Linie Prag—Eger und in der Station Krima-Neudorf der Linie Komotau—Weipert wird je eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [25. Mai, Z. 18.912.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Wasserleitung in B.-Leipa.) Das Project für die Herstellung einer Nutzwasserleitung von der Hauptleitung zum neuen Wohnhause in B.-Leipa wurde genehmigt. [22. Mai, Z. 27.257.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Wotic-Selčan.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass aus den von den Concessionären der Localbahn Wotic-Selčan zur Verfügung gestellten Geldmitteln die Beschaffung nachbezeichneter Fahrbetriebsmittel, und zwar: 2 Stück dreifach gekuppelter Secundärzugs - Tenderlocomotiven, Serie 97, 1 Reserve - Rädergarnitur für Locomotive, Serie 97, 1 Personenwagen II/III. Classe mit Bremse, Serie B C i, 1 Personenwagen III. Classe mit Bremse, Serie C i, 1 Postconducteurwagen, Serie D F, 3 Stück gedeckter Güterwagen, Serie G r, mit Bremse, 4 Stück offener Güterwagen, Serie I. K., ohne Bremse, nach bereits vom Handelsministerium genehmigten Typenplänen angeschafft werden. [Z. 27.381.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie in der Station Triest.) Die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in der Station Triest zwischen der südlichen Platzinspection und dem südlichen Weichenthurme, sowie zwischen den beiden Weichenthürmen eine telephonische Verbindung herstellen lassen, welche gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der im Personenbahnhofe der genannten Station in Ausführung begriffenen Weichen- und Signal-Sicherungsanlage auf Grund der vom k. k. Handelsministerium für alle österreichischen Eisenbahnen genehmigten „Allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb“ activirt werden wird. [G.-I.-Z. 10.284.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Resultat der Concessions-Verhandlungen im kgl. ungarischen Handelsministerium.) Am 20. Mai fand im kgl. ungarischen Handelsministerium unter Vorsitz des Staatssecretärs Eduard Reiszig und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Ministerien, des kgl. Baurathes, sowie der Comitats- und Gemeindehehörden, schliesslich der leitenden Directoren der gemeinschaftlichen Concessionswerber, d. i. der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb, die Concessions-Verhandlung in Angelegenheit der projectirten Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) statt. Die von den Projectanten zur Genehmigung heantragten Concessions-Bedingungen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) wurden im Allgemeinen, jedoch mit einzelnen Modificationen, angenommen. Die Hauptpunkte derselben sind:

1. Die Concessionsdauer wird mit 90 Jahren bemessen;
2. der Fahrpreis beträgt innerhalb der ersten fünfzehn Jahre 10 kr. per Person, doch fahren Kinder unter einem bestimmten Alter frei mit;
3. die Betheiligung der Commune am Reinerträgnisse beginnt vom 21. Jahre ab mit 1 pCt. und steigt in Abstufungen von 10 zu 10 Jahren um je 1 pCt., bis das Maximum von 5 pCt. erreicht ist;
4. die Bauarheiten im Bereiche der Andrássy-Strasse müssen bis 15. November 1895 beendigt sein, und ist die gesammte Linie vom Giselaplatze aus bis zum Stadtwäldchen und weiterhin bis zum Thiergarten am 1. April 1896 dem Betriebe zu übergeben;
5. das Baucapital wurde mit 3,600.000 fl. bemessen;
6. von diesem können 50 pCt. durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen beschaffen werden; der Rest ist durch Actienzeichnung aufzubringen;
7. eine Ueberschreitung des präliminirten Baucapitals ist unzulässig;
8. die Erledigung der Frage der Steuer- und Gebührenfreiheit ist speciell dem Finanzminister vorbehalten.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer hereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 28. Mai, Zahl 35.697, die seinerzeit mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 32.483, dem Reichstags-Abgeordneten Edmund Gajáry im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Vorconcession:

a) für eine von der Station Orosháza (zwischen Csaba und Szeged-Rókns [bei Szegedin]) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Mágocs in der Endstation Szentes mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Szolnok—Kun-Szent-Márton verbindende,
b) für eine nach Ausbau Szarvas—Orosháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1893), diese von einem geeigneten Punkte derselben mit der Station Szentes,
c) für eine die Linie Szolnok—Knn-Szent-Márton—Szentes, von deren Endstation Szentes aus in der Endstation Csongrád mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Félegyháza—Szentes (einer Flügelbahn der Hauptlinie [Wien—] Marchegg—Budapest — Orsova — Verciorova) verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893, Vorconcession Post 3 a, b, c)

auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Projectirte Localbahn Györ (Raab) - Veszprém-Dombovár. (Verkehrspolitische und commercielle Bedeutung.) Bei der unter Vorsitz des Staatssecretärs Eduard Reiszig abgehaltenen Concessions-Verhandlung mit den Projectanten der Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 12 ex 1891, Vorconcession Post 2), wurde beschlossen, dass diese verkehrspolitisch wichtige Linie nicht streng im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und G.-A. IV ex 1888, lediglich als Localbahn, sondern als Eisenbahn II. Classe (normale Zugsgeschwindigkeit 40 km per Stunde und Minimalradien von 200 m) zu erbauen sei. Die Theilstrecke Veszprém—Lepsény—Dombovár der projectirten Linie wird im Anschlusse an die Linie (Budapest-) Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Veszprém—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (-Graz) als Transversallinie von Graz aus die Südbahnlinien Wien—Graz—Triest und Budapest—Lepsény—Kanizsa—Pragerhof am kürzesten Wege untereinander, ferner, nach Ausbau der projectirten Linie Ersekujvár—Komárom (Komorn)—Uj-Szöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1893, Vorconcession Post 3, Nr. 19 und 56 ex 1894), das sich im Bereiche des Nordwestens immer mehr ergänzende oberungarische Betriebsnetz, gleichfalls in mehreren Relationen am vorläufig kürzesten Wege mit der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágrab (Agram)—Fiume der königl.

Ungarischen Staatsbahnen verbinden. — Eine Theilstrecke der projectirten Linie fällt bei Ueberschreitung des Bakonyer Gebirgszuges (Comitat Veszprém) in gebirgiges Terrain. — Nach Ueberhrücknng der Donau zwischen Baja und Battászék und Aushau der Verbindungslinie Baja—Battászék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53, Vorconcession Post 2), wird ferner, durch Vermittlung der projectirten Linie der Westen der Monarchie über Mittel-Ungarn sowohl mit der Donau als auch mit dem Donau-linksuferseitigen grossen Betriebsnetze verhunden werden.

Localbahn Budapest-Ó-Buda (Altofen)—Szent-Endre. (Einfahrt der Züge in das Weichbild der Stadt.) Die Budapester Municipalverwaltung hat in der Frage der Einfahrt der Züge der Localbahn Budapest-Ó-Buda—Szent-Endre in das Weichhild der Stadt his zum rechtsuferseitigen Brückenkopf der Kettenhrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62), und zwar theils auf den Geleisen der Budapester Strasseneisenhahn-Gesellschaft für Strassenhahnen mit Pferdehetrieb, theils auf jenen der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn, vorbehaltlich der oberhehördlichen Genehmigung, die principielle Entscheidung getroffen, dass in Folge dessen die Züge der als Localbahn concessionirten Linie Budapest-Ó-Buda — Szent-Endre auf der Theilstrecke Ó-Buda — Hidfö (Brückenkopf), wenn auch mit Benützung der Geleise fremder Bahnen, doch ohne Péage im inneren Stadtgebiete verkehren, diese für den befahrenen Abschnitt den Charakter einer Strassenbahn annehme und darnach heurtheilt werden müsse. — Demgemäss wird zunächst proponirt, dass die Szent-Endreer Vicinalhahn-Gesellschaft eine Gebühr für die Benützung städtischen Grund und Bodens zu bezahlen habe, und zwar hätte diese Gehühr zu betragen: in den ersten fünf Jahren per Kilometer 10 kr., in dem zweiten Lustrum 20 kr. und so fort, his eine Gebühr von 50 kr. per Kilometer erreicht sein werde. Die Concession erlischt im Jahre 1917, wo auch die Concession der Strassenbahn-Gesellschaft erlischt.

Verschiedene Mittheilungen.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Prinzen Egon zu Hohenlohe, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschefs Rudolf Freiherrn von Lilienau, die 44. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südbahn-Gesellschaft ahgehalten. Bei derselben waren 130 Actionäre anwesend, welche 123,536 Actien mit 2233 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsherichte pro 1893 betrugen die Brutto-Einnahmen 44,930.216 fl. (+ 3,266.302 fl.); von denselben entfallen auf das österreichische Netz 34,080.123 fl. (+ 2,248.593 fl.), auf das nngarische Netz 8,101.499 fl. (1,017.708 fl.). Die Einnahmen aus dem Personenverkehre hetrugen 10,620.389 fl. (+ 595.251 fl.). Im Frachtenverkehre wurden befördert 6,941.707 Tonnen (+ 561.153 Tonnen); die Einnahmen aus diesem Verkehre betrugen 30,713.541 fl. (+ 2,332.289 fl.). Die Betriebsausgahen des Gesammtnetzes betrugen 17,687.722 fl. (+ 807.081 fl.); es ergibt sich sonach ein Ueberschuss von 26,742.493 fl. (+ 2,459.220 fl.). Die Versammlung nahm den Geschäftsherieht znr Kenntniss, genehmigte den Rechnungsabschluss pro 1893 und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Hinsichtlich der Verwendung des zur Verfügung der Generalversammlung stehenden Reinerträgnisses von 3,169.705 fl. beantragte der Verwaltungsrath, den Dividenden-Coupon des Jahres 1893 mit 4 Francs einzulösen, wofür ein Betrag von 2,953.728 Francs = 1,476.864 fl. erforderlich ist, und den Resthetrag von 1,692.241 fl. nebst den Vorträgen aus früheren Jahren per 8,607.067 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde einhellig angenommen. Dem Verwaltungsrathe wurde ferner die Ermächtigung ertheilt, den Vertrag wegen Uehernahme des Betriebes auf der Localbahn Kapfenberg—Seehach—Au mit dem Landesausschusse für Steiermark auf analoger Basis, wie jenen bezüglich der Localhahnen Pöltschach—Gonobitz und Preding—Wieselsdorf—Stainz formell abzuschliessen. Hierauf wurden die cooptirten Mitglieder des Verwaltungsrathes Dr. Leonhard Schweigert und Elek Freiherr von Nopcsa in ihrer Function bestätigt nnd die ausscheidenden Mitglieder Marcus Graf Bombelles, Prinz Egon zu Hohenlohe, Alexander Mercy von Kaposmere (vom Wiener Verwaltungsrathe) und Alfons Freiherr von Rothschild (vom Pariser Comité) in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Nach der Wahl des Revisionsausschusses Gustav Figdor, Alois Wismeyer und Sigmund von Landauer wurde die Generalversammlung geschlossen.

Böhmische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Max Ritter von Gomperz, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Theodor Haherer, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Westbahn abgehalten. Der Vorsitzende theilte zunächst die Ergebnisse des Jahres 1893 sowie die in Betreff des Umbaues des Pilsener Bahnhofes mit der General-Direction der österr. Staatsbahnen getroffenen Vereinbarung mit und hemerkte in Bezug auf die Verstaatlichungsfrage, dass der Verwaltungsrath derzeit nicht in der Lage sei, nähere Mittheilungen in dieser Angelegenheit machen zu können. Der Bericht wurde ohne Discussion zur Kenntniss genommen. Bezüglich der Verwendung des Erträgnisses aus dem Jahre 1893 beantragte der Verwaltungsrath von dem zur Verfügung der Generalversammlung stehenden Netto-Ueberschusse von 491.041 fl. eine Superdividende von 6 fl. per Actie und Genussschein zu vertheilen, dem Pensionsfond wie im Vorjahre 25.000 fl. zu widmen, dem Specialfond, welcher in Folge der für ausserordentliche Herstellungen und Bauführungen erfolgten Inanspruchnahme pro 31. Decemher 1893 mit einem Passivsaldo von 135.453 fl. schliesst, einen Betrag von 75.000 fl. zuzuführen und den Rest von 31.014 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder S. A. Freiherr von Rothschild, Dr. Hubert Klein Freiherr von Wiesenberg und Carl Ritter von Hornbostel in den Verwaltungsrath schloss die Generalversammlung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Alexander Markgrafen Pallavicini, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Emil Hardt, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ahgehalten. Bei derselben waren 33 Actionäre anwesend, welche zusammen 410 Stimmen vertraten. Nach Erledigung der üblichen Formalien hrachte Generaldirector Hofrath Jeitteles den Jahresbericht des Verwaltungsrathes zur Verlesung. Der Bericht constatirt, dass die ungünstigen Einflüsse, welche im Vorjahre einen Rückgang in der Entwicklung des Verkehres des Hauptbahnnetzes hervorgerufen hatten, nur vorübergehend waren, und dass der Verkehr im abgelaufenen Geschäftsjahre in allen Zweigen einen Aufschwung genommen hat. In Bezug auf die Betriehsergehnisse des Hauptbahnnetzes hebt der Bericht hervor, dass die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr das Niveau des Jahres 1890, des letzten, welches der Einführung des Zonentarifes vorausging, nicht nur erreicht, sondern noch um 244.081 fl. oder 4·46 pCt. überschritten haben, während die Anzahl der beförderten Personen seit jenem Jahre um 45·53 pCt. gestiegen ist. Im Kohlenverkehr wurde nicht nur der Ausfall des Vorjahres hereingebracht, sondern überdies eine Steigerung von 332.272 Tonnen gegenüber dem Jahre 1891 erzielt. Der Getreideverkehr, der im Vorjahre namhaft zurückgebliehen war und auch im ersten Semester 1893 Ausfälle zeigte, erfuhr im zweiten Halbjahre durch den plötzlichen Aufschwung des Handels zwischen Oesterreich und Russland eine so hedeutende Belebung, dass sich in diesem Artikel schliesslich eine Mehrheförderung von 117.066 Tonnen gegenüber dem Jahre 1892 ergab. Die Erhöhung der hesonderen, zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörigen Auslagen um 332.620 fl. ist zum Theile eine Folge eines grösseren Erfordernisses an Steuern. Ferner war dem Pensionsfond im Gegenstandsjahr ein Betrag von 450.672 fl. zuzuweisen, wodurch die Betriebsrechnung des Hauptbahnnetzes eine Mehrhelastung von 196.590 fl. gegenüber dem Vorjahre erfuhr. Diese namhafte Vermehrung des Pensionsheitrages ist eine Consequenz des mit 1. Jänner 1893 in Kraft getretenen neuen Pensionsstatuts, welches den Fond auf eine richtige versicherungstechnische Basis gestellt hat. Der Reinertrag aus dem Betriebe des Hauptbahnnetzes ergah 9,338.432 fl., ist somit um 1,537.223 fl. höher als jener des Vorjahres. Von demselben gebührt die Hälfte des Ueberschusses über den eine Jahres-Dividende von 100 fl. per Actie ergehenden Betrag von 7,451.125 fl., sonach die Quote von 943.653 fl. dem Staate. Das Erträgniss der übrigen Geschäftszweige, d. i. des gesellschaftlichen Montan- und Privatbesitzes, sowie die Zinsen des allgemeinen Reservefondes, andere Zinseneingänge und der Cursgewinn an Valuten ergaben um 127.929 fl. weniger als im Vorjahre. Die Localbahnen hahen auch im Jahre 1893 das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des dieselben belastenden Anlagecapitals nicht aufgebracht und einen Ausfall von 110.419 fl. ergeben. Mit Bezug auf die Bilanz hebt der Bericht Nachstehendes hervor: Die bis Ende 1893 aufgelaufenen Kosten für die Umlage und

Einrichtung des Hauptbahnnetzes, einschliesslich der zu Lasten des Bau-Reservefondes desselben verwendeten Summen, dann die bis zum gleichen Zeitpunkte erwachsenen Anlagekosten des gesellschaftlichen Privatbesitzes und der Montananlagen belaufen sich zusammen auf 209,225.030 fl. Dem gegenüber betrug das beschaffte Anlagecapital im Ganzen 207,102.770 fl. Die Differenz von 2,122.260 fl. ist darin begründet, dass die Verwaltung die nach Erschöpfung der bisher dem Bau-Reservefond zugeführten Summen noch nöthig gewordenen Auslagen für Erweiterungsbauten und Ausrüstung des Hauptbahnnetzes per 2,121.666 fl., vorbehaltlich der seinerzeitigeu Deckung aus dem Erlöse des noch unbegebenen Theiles des von der 68. Generalversammlung bewilligten Anlehens von 15 Millionen vorläufig aus den Baarbeständen bestritten hat. Das auf den Bau und die Einrichtung der Localbahnen bis zum Jahresschlusse verwendete Capital überstieg den Erlös der hiefür verausgabten Prioritäten um 63.662 fl., welcher Betrag ebenfalls den laufenden Baarbeständen entnommen wurde. Nach kurzer Debatte wurde der Bericht zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Bezüglich der Verwendung des zur Verfügung der Generalversammlung stehenden Reingewinnes von 7,169.552 fl. beantragte der Verwaltungsrath, 6,314.828 fl. zur Auszahlung einer Superdividende von 84 fl. 75 kr. per Actie zu verwenden und den Restbetrag von 854.724 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde angenommen. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildeten die Anträge des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung von Concessionen für den Bau und Betrieb neuer Localbahnen. Es wurde beschlossen, die Verwaltung in theilweiser Abänderung eines früher gefassten Beschlusses zur Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Localbahn von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach-Seelowitz nach Gross-Seelowitz, dann zur Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb der Localbahn Dobitschan—Kojetein, sowie zur Durchführung aller hiemit im Zusammenhange stehenden Arbeiten zu ermächtigen. Schliesslich wurden die statutenmässig ausscheidenden Mitglieder Alfred Lenz, Emanuel Freiherr von Spens-Boden und Alexander Markgraf Pallavicini neuerlich in den Verwaltungsrath gewählt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Mai 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1790·59	731·46	533·96	1988·09	282·37	193·23	—	475·60
Roggen	2509·27	499·08	420·42	2587·93	493·03	—	—	493·03
Gerste	592·02	—	322·36	269·66	2551·56	195·54	1315·35	1431·75
Hafer	2332·22	—	923·43	1408·79	3082·49	1183·85	759 20	3507·14
Erbsen	368·60	—	25·20	343·40	1145·93	297·65	347·21	1096·37
Bohnen	522·48	—	287·39	235·09	470·53	154·76	10·00	615·29
Raps	148·44	22·40	7·00	163·84	177·69	—	—	177·69
Wicken	213·12	9·60	103·11	119·61	379·70	70·34	101·00	349·04
Leindotter und Leinsamen	438·45	—	101·08	337·37	—	—	—	—
Lupinen	484·16	255·31	422·57	316·90	—	—	—	—
Hanfsamen	17·00	—	—	—	—	—	—	—
Mais	100·18	150·67	17·00	225·85	—	—	—	—
Senf	90·00	9·10	25·00	99·10	—	—	—	—
Diverse	59·18	151·79	105·63	105·34	12·60	—	—	12·60
Zusammen	9665·71	1829·41	3294·15	8200·97	8595·90	2095·37	2532·76	8158·51
Versicherungswerth ö.W. fl.	76.227	14.475	24.305	66.397	64 659	16.306	18.431	62.534
Spiritus	207·61	99·96	69·33	238·24	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.765	18.00	10.80	4.485	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	12	—	—	12	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	14.620	—	—	14.620	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	12	—	—	12	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	14.620	—	—	14.620	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	9.730	—	—	9.730	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	1	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	1800	—	1800	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages II zum Gütertarif, Theil I, Abth. a.

Am 1. Juni 1894 ist der Nachtrag II zum Gütertarif, Theil I, Abth. a, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft getreten.

Derselbe enthält Aenderungen des Reglements.

Wien, am 11. Juni 1894. [465]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Am 1. Juli 1894 treten im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande neue Tarife für den allgemeinen Classengutverkehr in Kraft, und zwar:

1. Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (Iglau, Jungbunzlau, Sigmundsherberg, Strecke Všetat-Přivor bis Tetschen, ferner Liebstadtl bis Seidenberg und bis Tannwald) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Bubenč bis Bodenbach) untereinander, sowie zwischen diesen Stationen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.
2. Tarif, Theil II, Heft 2, für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen untereinander.

Der Tarif, Theil II, Heft 1, ist zum Preise von 4 K 80 h, der Tarif, Theil II, Heft 2, zum Preise von 1 K 60 h pro Exemplar sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen erhältlich.

Prag, am 11. Juni 1894. [466]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1894 ist die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk mit den für Ludwigshafen a. Rh. giltigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr aufgenommen worden.

Wien, am 5. Juni 1894. [467]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Fahrpreis- und Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Localbahn Monfalcone-Cervignano einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits.

Mit 16. Juni 1894 gelangt die vorerwähnte Fahrpreistabelle zur Einführung.

Sie enthält Fahrpreise für einfache Fahrten, sowie für Hin- und Rückfahrten.

Exemplare dieser Fahrpreistabelle sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 10 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1894. [468]

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Borstenvieh von Köbánya-hizlalda und Köbánya-alsópályaudvar nach Erfurt.

Vom 1. Juli 1894 an findet für die Beförderung von Borstenvieh ab Köbánya-hizlalda und Köbánya-alsópályaudvar nach Erfurt, Station der königlichen Eisenbahn-Direction Erfurt, unter Aufrechthaltung der im directen Tarife vom 1. Februar 1892 und dessen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen der nachstehend bezifferte Frachtsatz sammt Fahrgeld für Thierbegleiter Anwendung, und zwar:

a) Frachtsatz für die Beförderung von Borstenvieh in Wagenladungen Mark 12·24 pro Quadratmeter der Ladefläche;
b) Fahrgeld für einen Thierbegleiter Mark 16·80 für die Hinfahrt.

Hinsichtlich der Leitung der Sendungen steht es den Aufgebern frei, einen der auf Seite 13 des Nachtrages I zum erwähnten Tarif für den Verkehr nach Stationen der deutschen Gruppe 16 (Eisenach etc.) vorgesehenen Verkehrswege auf den Frachtbriefen vorzuschreiben.

Wien, am 11. Juni 1894. [469]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Nordisch-Oesterreichisch-Deutsch-Belgisch-Französisch-Englischer Eisenbahnverband. (Tarif-Theil I.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ist ein Tarif-Theil I für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im obengenannten Verbande erschienen. Derselbe enthält allgemeine Bestimmungen und wurde hiedurch eine Reihe von Tarifen mit ihren Nachträgen aufgehoben.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 10. Juni ist der Nachtrag IX zum Tarifheft Nr. 1 in Kraft getreten. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im Wesentlichen Entfernungen für die neuaufgenommene Station Lügde des Directions-Bezirkes Hannover und einige Berichtigungen des Nachtrages VIII. Soweit letztere Frachterhöhungen in sich schliessen, erlangen sie erst vom 1. August an Wirksamkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1140	**Südbahn-Gesellschaft**		Schleifholz der Position H—20, Ziffer 8 des Tarifes, Theil I	Laibach S.B.	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	63 Heller	52 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1141	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz der Posit. H—19 des Tarifes, Theil I	Olang	Brneck	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Anf- u. Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1142	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eiserne Röhren	O d e r b e r g	Budapest: dunaparti tehér-pályaudvar; fővárosi közraktárak; Józsefváros; nyugoti-palyaudvár; Lipótváros; Kelenföld; déli vasut; Ó-Buda-filatori-gát	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2 (Directe Frachtsätze)	149·5 kr. ö. W.	135 kr. ö. W.	14·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1143	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Ostraner Kohlen-Revier, Mähr.-Ostrau, Hrnschau, Oderberg transit, Dombrau, Karwin	D i ó s z e g	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen innerhalb Jahresfrist.** Die Sendungen müssen für die Diószeger Zuckerfabrik bestimmt sein. Im Uebrigen sind die für Kohlensendungen bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom dritten Tage nach Erscheinen dieser Verlautbarung auf ein Jahr	Die gegenwärtig für die Oesterr.-Ungar. und Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehre bestehenden Ausnahmetarife Heft I und die dazugehörigen Nachträge	V a r i i r t		3 kr.	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	**Auf den Reclamanten als Aufgeber und die Zuckerfabrik als Empfänger lautende und bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Juli 1895 vorzulegen sind**	**Für den Fall, als die in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze eine Reduction erfahren sollten, wird der pro 100 kg gewährte Nachlass von 3 Kreuzern im gleichen Verhältnisse herabgemindert, eventuell gegenstandslos**	
1144	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rücksichtlich der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, sub Post 2978, für Mineralkohle etc. verlautbarten Begünstigung findet die in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" angeführte Anmerkung vom dritten Tage nach dem Erscheinen dieser Publication ab auf die Relation „Ostraner Kohlen-Revier—Budapest-Józsefváros" keine Anwendung und in Folge dessen die Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom genannten Tage ab an den publicirten Nachlässen in der vorgenannten Relation ebenfalls betheiligt.													

Fortlaufende Nr.	1145	1146	1147	1148
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	**Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten**, als: Getreideschrot. Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, n. dergl. und Kleie	Zaggeln der Pos. E—8 des Tarifes, Theil I	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre	Eisen und Stahl der Pos. E—6 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke von	Die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handels-Ministeriums Nr. 25 vom 3. März 1894, unter fortlaufender Nr. 543, verlautbarten Refactiesätze werden unter den gleichen Bedingungen auch auf solche Sendungen ausgedehnt, welche ab den in vorerwähnter Verlautbarung genannten in Galizien und der Bukowina gelegenen Stationen vorerst nach Pöpelwitz-Umschlag oder nach anderen Oderumschlagsplätzen und von da auf dem Wasserwege nach Hamburg weiterbefördert werden.	Store	Terfens-Weer	Schönbrunn
für die Transportstrecke nach		Leobersdorf transit	Peri transit	Triest S.B. / Triest-S. Andrea
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen		Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen durch die Partei. Sendungen müssen mit directen nach Triesting-hof lautenden Frachtbriefen zur Anfgabe gelangen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Abfertigung der Sendungen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zu Schiffbauzwecken des Oesterr. Lloyd u. des Stabilimento tecnico in Triest bestimmt sein und unter der Adresse dieser Unternehmungen befördert werden
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband
Frachtsatz per 100 kg		109 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	180 — 174 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz		90 Heller	12·20 Francs pro Tonne = 1000 kg	131 — 128 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		19 Heller	Variabel	49 — 46 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbriefe für den Bahntransport bis zu den Oderumschlagsplätzen und der den Versandt nach Hamburg nachweisenden Original-Ladescheine für den Wassertransport. Beide Documente müssen in Bezug auf Anzahl der Colli, Gattung und Gewicht der Sendungen vollkommen übereinstimmen, und sind bis längstens Ende März 1895 vorzulegen			
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nr.	1149	1150	1151	1152
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide aller Art	Gewehrläufe, roh, ungebohrt	Kalk, gebrannt	Eisenerze, Kiesabbrände und Schlacken, als: Konverterschlacken (eisenhaltige, zur Verhüttung), Frischfener-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken
für die Transportstrecke von	Marburg	Alt-Kladno	Zawratetz-Třemosnitz	Segen-Gottes
für die Transportstrecke nach	Görz	Peri transit	Wien Oe.N.W.B.	Antonienhütte Benthen O.S.E. BenthenR.O.U.E. Bobrek Borsigwerk Friedrichshütte Gleiwitz Kattowitz Königshütte O.S. Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Zabrze
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebiger Frachtsatz gelangt nur für solche Sendungen zur Anwendung, welche in Marburg reexpedirt werden	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro verwendet. 4rädrigen Wagen u. pro Frachtbrief und Abfertigung der Sendungen nach den Bestimmungen des Tarifes vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italien. Güterverkehr	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei erfolgen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantum von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Directe Abfertigung auf Grund der Frachtsätze des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband-Gütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890, Ausnahmetarif Nr. 39 A
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis Ende December 1894	
Bezeichnung	Localtarif	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz per 100 kg	179 Heller	Besteht kein directer Satz	36·2 kr. ö. W.	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	158 Heller	30·01 in Francs pro Tonne = 1000 kg	33·0 kr. ö. W.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	21 Heller	Variabel	3·2 kr. ö. W.	6 Markpfennige
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Anf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactierechnung, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		Auf diese Transporte werden die in der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. stehenden Localbahnen", giltig vom 1. Jänner 1894, sub Position 10 angeführten percentuellen Nachlässe nicht gewährt		Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die tarifmässigen Frachtsätze oder die österreichischen Gebührenantheile aus denselben eine Restringirung erfahren, so wird ebenso eine gleichmässige Reduction des Frachtnachlasses vorbehalten

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 16. Juni 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften zu Ende des Jahres 1893. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 9. Juni 1894, Z. 1207/H.-M., an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Tarifirung von Viehsalz.

Der Staatseisenbahnrath hat in der am 28. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung einem Antrage zugestimmt, wonach das Handelsministerium ersucht wird, sowohl bei den Staats-, als bei den Privatbahnen dahin zu wirken, dass Viehsalz in Einzelsendungen zu demselben Einheitssatze befördert werde, wie in Quantitäten von 5000 kg.

Begründet wurde dieses Ersuchen insbesondere damit, dass es bei dem strenglimitirten Quantum Viehsalz, welches den einzelnen Gemeinden zugewiesen wird, in vielen Fällen, selbst bei Vereinbarung zwischen den Gemeinden über den gleichzeitigen Bezug des Viehsalzes, nicht möglich sein wird, auch nur Sendungen von 5000 kg nach einer und derselben Bestimmungsstation zur Aufgabe zu bringen.

Unter diesen Verhältnissen erscheint sohin eine Ausdehnung der schon bei anderen Artikeln, z. B. Getreide und Mehl, erfolgten Zugestehung der für 5000 kg giltigen Classe A auf Einzelsendungen auch rücksichtlich des Artikels Viehsalz aus allgemeinen volkswirthschaftlichen Gründen dringend wünschenswerth.

Ferner wird die geehrte Verwaltung über Wunsch des Staatseisenbahnrathes ersucht, bei den Verwaltungen der übrigen Privateisenbahnen dahin zu wirken, dass dem Ansuchen von Gemeinden um nachträgliche Anwendung der für Viehsalz eingeräumten Begünstigungen auf Sendungen, welche vor der Wirksamkeit dieser Begünstigungen befördert wurden, nach Möglichkeit stattgegeben werde.

Hievon werden die gedachten Bahnverwaltungen durch Abdruck dieses Erlasses im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 9. Juni 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (deutsch): „K. k. priv. Valsugana Eisenbahn-Gesellschaft", (italienisch): „I. R. Società privilegiata della ferrovia della Valsugana", mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat dem k. k. Baurathe Rudolf Stummer von Traunfels in Wien die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (deutsch): „K. k. priv. Valsugana Eisenbahn-Gesellschaft", (italienisch): „I. R. Società privilegiata della ferrovia della Valsugana", mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 31. Mai 1894. — Z. 13.081. H.-M.-Z. 29.969.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Volosca bis zur ungarischen Landesgrenze bei Fiume und für eine mittelst Dampfkraft oder Elektricität zu betreibende Bahn von Abbazia über Ika nach Lovrana.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bauunternehmer Ignaz Braun in Budapest im Vereine mit dem Redacteur Gustav Fuchs in Wien mit dem Erlasse vom 8. August 1892, Z. 34.815 (Verordnungs.-Blatt vom 25. August 1892, Nr. 96), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Volosca bis zur ungarischen Landesgrenze bei Fiume und für eine mittelst Dampfkraft oder Elektricität zu betreibende Bahn von Abbazia über Ika nach Lovrana auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Wien, am 18. Mai 1894. Z. 25.520.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Stadt Mšeno über Gross-Aujezd, Nebudžel, Lhotka und Wrutitz zur Station Melnik der Elbethalbahn und von da zu einem geeigneten Punkte am rechten Ufer der Elbe mit einem Flügel von Střem nach Střednitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Wenzel Kučera, Obmann der Bezirksvertretung in Melnik, im Vereine mit Wenzel Haupt, Bürgermeister, Victor Vavra, Apotheker und Stadtrath, Dr. Gustav Pöschl, Advocat und Stadtrath, Franz Vinkler, Secretär der Bezirksvertretung und Gemeindeausschuss, Josef Victorin, Grosshändler und Gutsbesitzer, Wenzel Karela, Fabriksdirector in Melnik, J. V. Stolc, Bürgermeister in Mšeno und Josef Jira, Grossgrundbesitzer in Kokořin, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Stadt Mšeno über Gross-Aujezd, Nebudžel, Lhotka und Wrutitz zur Station Melnik der Elbethalbahn und von da zu einem geeigneten Punkte am rechten Ufer der Elbe mit einem Flügel von Střem nach Střednitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Mai 1894. Z. 25.948.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kolomea der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn über Horodenka zu einem Punkte der Linie Kalinowszczyzna-Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen oder der projectirten Localbahn Lużan-Zaleszczyki.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Kolomeaer Localbahnen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kolomea der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn über Horodenka zu einem Punkte der Linie Kalinowszczyzna—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen oder der projectirten Localbahn Lużan-Zaleszczyki im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Juni 1894. Z. 25.944.

Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften zu Ende des Jahres 1893.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfasste zu Ende des Jahres 1893 im Ganzen 4118 Locomotiven, 3341 Tender, 250 Schneepflüge, 8869 Personen- und 98.972 Lastwagen.

Von den in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesenen Fahrbetriebsmitteln war die nachstehend bezifferte Anzahl Wagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien angehörig:

2 Hofwagen,
1 Salonwagen,
6 Restaurationswagen,
11 Schlafwagen,
1 Arbeiterwagen,
9 Plateauwagen für Möbeltransporte,
171 gedeckte Lastwagen,
5 „ „ für Glastransporte,
8 offene Lastwagen,
100 Bretterwagen,
2 Holzkohlenwagen,
9 Weinwagen,
416 Bierwagen,
1 gedeckter Hornviehwagen und
1036 Reservoirwagen.

Ausserdem hatten die nachbenannten Eisenbahnen am Ende des Jahres 1893 zusammen 275 Plateauwagen, 50 Lowries, 461 gedeckte Lastwagen, 50 offene Lastwagen und 330 Kohlenwagen theils von den österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften, bezw. Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen (von diesen Wagen erscheint in der Tabelle unter Rubrik „Eisenbahnwagen - Leihgesellschaften“ nur jener Theil nachgewiesen, welcher sich im Eigenthum dieser Gesellschaften befand), und zwar: die

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

200 Plateauwagen, 10 Lowries und 50 offene Lastwagen von Lindheim & Co. und 198 gedeckte Lastwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft in Wien.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

75 Plateauwagen und 200 zweiachsige gedeckte Güterwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
50 gedeckte Lastwagen und 330 Kohlenwagen von der Comp. Auxiliaire internationale de chemins de fer in Brüssel, 3 gedeckte Lastwagen für Holzwolle-Transporte von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien und 10 gedeckte Lastwagen und 40 Lowries von der Ungthalbahn.

Unter den hier aufgeführten Leihwagen befinden sich 75 Plateauwagen und 398 gedeckte Lastwagen, welche die Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien beigestellt hat.

Von den in der Tabelle für die österr. Eisenbahnen ausgewiesenen 1427 Reservoirwagen befanden sich 1036 im Besitze von Privaten, 88 im Eigenthum von Eisenbahn-Unternehmungen, 56 in jenem der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 247 im Besitze der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Die hier nachgewiesenen Reservoirwagen vertheilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Eigenthum der Eisenbahnen	Eigenthum von Privaten
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	58	338
Böhmische Nordbahn	1	63
Böhmische Westbahn	—	21
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	271
Oesterr. Nordwestbahn	1	63
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	5	179
Südbahn-Gesellschaft	14	86
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	—	12
Wien-Aspang-Eisenbahn	—	3
Kahlenberg-Eisenbahn	2	—
Neue Wiener Tramway	2	—

Von den vorstehend nachgewiesenen 1124 Reservoirwagen waren bestimmt für den Transport von

Wasser	21
Gas	5
Petroleum	699
Spiritus	194
Spiritus und Melasse	83
Theer	34
Ammoniakwasser	2
Säuren	39
Schwefelsäure	40

während 7 Reservoirwagen verschiedener Eisenbahnen, sowie die der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt angehörigen eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Im Vergleiche zum Fahrbetriebsmittelstande der österr. Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am Ende des I. Semesters 1893 hat sich derselbe im II. Semester 1893 um

17 Locomotiven für Eilzüge,
2 „ „ Personenzüge,
2 „ „ gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen,
38 Locomotiven für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen,
25 Locomotiven für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen,
13 „ „ „ „ 4 „ „
59 Tender,
3 Schneepflüge,
2 Salonwagen,
41 Personenwagen III. Classe,
1 „ IV. „
196 Omnibus- und Vicinalbahnwagen *),
29 Personenwagen mit Postcoupé,
11 Gepäckswagen,
12 Post- und Conducteurwagen,
3 Post-Ambulancewagen,
1 Hilfs- und Rettungswagen,
16 Plateauwagen,
696 gedeckte Lastwagen,
185 offene Lastwagen,
10 Langholzwagen,
509 Bretterwagen,
1033 Kohlenwagen,
2 Weinwagen,
23 Bierwagen und
296 Reservoirwagen

vermehrt, hingegen um

11 Secundär-Locomotiven,
2 Hofwagen,
2 Commissions- (Inspections-) Wagen,
1 Personenwagen I. Classe,
39 „ I. und II. Classe,
6 „ I. und III. Classe,
69 „ II. Classe,
2 „ II. und III. Classe,
57 „ II., III. und IV. Classe,
10 „ III. und IV. Classe,
1 Pferdetransportwagen,
4 Coakswagen,
2 Fleischwagen,
4 Kalkwagen,
4 gedeckte Hornviehwagen und
15 Schotterwagen

vermindert und somit im Ganzen einen Zuwachs von 86 Locomotiven, 59 Tender, 3 Schneepflüge, 81 Personenwagen und 2767 Lastwagen erfahren.

Zu Ende des Jahres 1893 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung:

2 Locomotiven für Eilzüge,
15 „ „ Lastzüge,
3 Secundär-Locomotiven,
13 Tender,
1 Hofwagen,
7 Personenwagen I. Classe,
11 „ I. und II. Classe,
7 „ II. Classe,
5 „ II. und III. Classe,
24 „ III. Classe,
31 Gepäckswagen,
9 Post- und Conducteurwagen,
6 Hilfs- und Rettungswagen,
383 gedeckte Lastwagen,
35 offene Lastwagen,
542 Bretterwagen und
65 Kohlenwagen.

*) Die bedeutende Vermehrung der Omnibus- und Vicinalbahnwagen findet darin ihre Erklärung, dass die Personenwagen der schmalspurigen Localbahnen, sowie auch jene der Zahnradbahnen, als Wagen leichterer Construction, im vorliegenden Ausweise sub Col. 33 einbezogen, dagegen in den früheren Ausweisen nach Classen detaillirt angeführt wurden.

Tabelle I

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven										Tender		Schneepflüge		Personenwagen														
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit gekuppelten Achsen: 2	für gemischte Züge mit gekuppelten Achsen: 3	für Lastzüge mit gekuppelten Achsen: 3	für Lastzüge mit gekuppelten Achsen: 4	für Lastzüge mit gekuppelten Achsen: 5	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	I. Hauptbahnen.																														
1	*A)* **Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:**																														
	a) k. k. Staatsbahnen [1]	6379·98	252	208	.	.	649	242	.	119	5	1475	0·23	1342	0·21	54	0·01	2	30	12	.	28	70	633	20	.	2	536	181	.	1949	.
	b) Privatbahnen [2]	1794·15	9	24	.	.	103	8	.	72	.	216	0·12	144	0·08	14	0·01	.	4	.	.	.	8	75	7	.	3	53	55	.	219	.
	Zusammen	8174·13	261	232	.	.	752	250	.	191	5	1691	0·21	1486	0·18	68	0·01	2	34	12	.	28	78	708	27	.	5	589	236	.	2168	.
	B) **Privatbahnen** (inclusive der von denselben betriebenen fremden Bahnen)																														
2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·10	3	2	.	33	37	7	.	.	.	82	0·81	82	0·81	1	0·01	.	3	1	.	.	.	19	.	.	.	10	14	.	67	.
3	Böhmische Nordbahn	320·09	4	12	.	9	46	.	.	.	.	71	0·22	60	0·18	4	0·01	.	1	.	.	.	.	21	13	.	.	6	25	.	101	.
4	Böhmische Westbahn	206·84	4	11	.	.	30	5	.	.	2	52	0·25	47	0·23	5	0·02	.	2	1	.	.	.	18	1	.	.	25	4	.	57	.
5	Buschtěhrader Eisenbahn	422·39	9	20	.	.	104	6	.	.	10	149	0·35	141	0·33	9	0·02	.	3	1	.	.	8	52	10	.	.	40	25	.	[3] 120	.
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [4]	1332·28	62	68	.	.	275	.	.	30	34	469	0·35	409	0·31	26	0·02	5	8	1	7	1	26	121	.	.	.	122	19	.	463	.
7	Kaschau-Oderberger Bahn [5]	63·82	2	1	.	.	11	.	.	1	.	15	0·24	14	0·22	1	0·02	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	4	4	.	9	.
8	Mähr.-schles. Centralbahn	153·91	.	5	.	4	10	.	.	3	.	22	0·14	19	0·12	2	0·01	.	1	.	.	.	.	12	.	.	.	4	10	.	35	.
9	Oesterr. Nordwestbahn [6]	1002·89	26	46	.	.	77	54	.	24	35	262	0·26	203	0·20	16	0·02	.	[7] 5	2	8	.	12	77	7	.	.	63	61	.	281	.
10	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft [8]	1374·50	51	18	66	.	184	81	.	38	19	457	0·33	280	0·20	34	0·02	6	[7] 10	1	.	7	38	87	4	.	.	158	83	.	[9] 381	.
11	Südbahn-Gesellschaft [10]	1747·65	47	154	.	28	177	124	.	40	8	578	0·33	532	0·30	51	0·03	5	9	1	10	5	[11] 91	187	6	.	.	314	34	.	640	.
12	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [12]	302·69	5	12	.	.	38	6	.	6	4	71	0·23	61	0·20	7	0·02	.	3	1	.	.	4	23	.	.	.	9	24	.	58	.
13	Wien-Aspanger Eisenbahn	89·24	.	6	.	7	.	.	.	2	.	15	0·17	6	0·07	1	0·01	.	1	.	.	.	1	6	3	.	.	8	5	.	36	.
	Summe I	15291·53	474	587	66	81	1741	533	.	335	117	3934	0·26	3340	0·22	228	0·01	18	81	21	25	41	258	1337	71	.	5	1352	544	.	4416	.
	II. Selbstständig betriebene Localbahnen																														
	a) normalspurige.																														
14	Böhmische Commercialbahnen	191·29	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	4	.	.	.	33	.	.	.
15	Bozen-Meraner Bahn	31·28	.	.	.	.	.	.	.	4	1	5	0·16	1	0·03	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.
16	Kremsthalbahn	69·55	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·10	.	.	2	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	5	.	6	.
17	Mühlkreisbahn	57·58	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·09	.	.	2	0·04	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	6	.	5	.
18	Neutitscheiner Localbahn	8·15	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
19	Stauding-Stramberger Localbahn	18·48	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.

| | | |

Tabelle II

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen																													Summe der Personen- und Lastwagen		
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichterer Construction	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulancewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateauwagen)	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen	Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer						
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65				
	I. Hauptbahnen.																																					
1	*A)* **Bahnen in Verwaltuug der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:**																																					
	a) k. k. Staatsbahnen . . .	.		1	[1] 66	3530	0·55	703	166	104	74	[2] 263	140	12033	2126	903	2922	8774	41	12	63	77	1	17	242	117	.	525	.	379	191	22	29895	4·69	33425	5·24				
	b) Privatbahnen	.	.	.		424	0·24	90	54	12	1	108	13	2165	279	216	533	563	53	.	22	37	.	.	.	57	.	90	.	17	110	1	4421	2·46	4845	2·70				
	Zusammen	.		1	[1] 66	3954	0·48	793	220	116	75	[2] 371	153	14198	2405	1119	3455	9337	94	12	85	114	1	17	242	174	.	615	.	396	301	23	34316	4·20	38270	4·68				
	B) **Privatbahnen** (inclusive der von denselben betriebenen fremden Bahnen)																																					
2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	.	.	.		114	1·13	.	22	2	1	200	.	262	.	.	.	5900	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6387	63·18	6501	64·20				
3	Böhmische Nordbahn	.	.	.		167	0·52	49	12	7	.	.	4	513	90	27	.	1040	.	.	.	.	.	3	2	.	7	.	64	.	1	1819	5·68	1986	6·20				
4	Böhmische Westbahn	.	.	.		108	0·52	25	.	6	1	5	4	255	85	22	44	889	11	.	.	.	.	64	1	28	11	.	21	.	1	1473	7·12	1581	7·64				
5	Buschtěhrader Eisenbahn . . .	.	.	[3] 1		260	0·62	89	6	8	2	193	3	791	15	94	.	4304	2	.	.	16	.	9	.	8	3	.	.	50	1	5594	13·24	5854	13·86				
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn .	.	[4] 39	[3] 4		816	0·61	[5] 84	208	35	8	115	31	4716	1815	236	68	6727	811	3	24	5	.	16	19	.	.	139	.	276	555	4	15895	11·93	16711	12·54				
7	Kaschau-Oderberger Bahn . . .	1	.	.		25	0·39	7	1	2	.	7	.	69	83	22	.	216	18	7	.	.	.	.	.	6	1	.	.	2	.	441	6·91	466	7·30				
8	Mähr.-schles. Centralbahn . . .	.	.	.		62	0·40	7	5	3	.	60	2	168	4	28	.	128	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	.	408	2·65	470	3·05				
9	Oesterr. Nordwestbahn	.	.	[3] 6		522	0·52	[6] 138	27	13	1	.	20	2118	451	176	70	2197	66	.	.	10	.	4	1	.	.	12	.	64	120	2	5490	5·47	6012	5·99				
10	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	.	.	.		775	0·56	234	21	5	12	84	42	4541	1274	165	.	3465	269	.	.	45	.	.	52	53	.	50	2	184	256	7	10761	7·83	11536	8·39				
11	Südbahn-Gesellschaft	.	.	[7] 17		1319	0·75	293	11	29	9	111	49	4465	929	577	.	4045	.	1	.	3	8	.	85	.	1	165	.	100	249	9	11139	6·37	12458	7·13				
12	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	[3] 7		129	0·43	[8] 27	5	.	3	.	4	496	112	50	19	563	38	.	.	24	.	.	.	.	5	.	12	.	.	1358	4·49	1487	4·91				
13	Wien-Aspanger Eisenbahn . . .	.	.	[3] 3		63	0·71	[9] 10	.	.	.	.	.	40	120	4	.	20	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	.	.	222	2·49	285	3·19				
	Summe I	1	40	104		8314	0·54	1756	538	226	112	1146	312	32632	7383	2520	3656	38831	1309	23	109	219	9	37	475	255	43	1009	2	1120	1533	48	95303	6·23	103617	6·78				
	II. Selbstständig betriebene Localbahnen																																					
	a) normalspurige.																																					
14	Böhmische Commercialbahnen .	.	.	[3] 5		42	0·22	13	1	.	.	.	.	73	57	6	.	138	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	9	.	288	1.51	330	1·73				
15	Bozen Meraner Bahn	.	.	.		21	0·67	.	3	.	.	.	.	24	18	4	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	64	2·04	85	2·72				
16	Kremsthalbahn	.	.	2	.	15	0·21	3	.	.	.	.	.	24	5	4	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45	0·65	60	0·86				
17	Mühlkreisbahn	.	.	.		12	0·21	.	2	.	.	.	.	6	12	2	1	4	.	.	.	.	.	.	.	4	.	2	.	.	.	.	33	0·57	45	0·78				
18	Neutitscheiner Localbahn . . .	.	.	.		4	0·49	.	1	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·49	8	0·98				
19	Stauding-Stramberger Localbahn	[10] 1	.	.		5	0·27	1	2	.	.	.	.	11	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	85	4·60	90	4·87				

| | | |

Bemerkungen zu Tabelle I.

[1] Inclusive der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Eisenbahn, der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Localbahnen Asch-Rossbach, Fehring-Fürstenfeld und Schrambach-Kernhof, welche mit den Fahrbetriebsmitteln der k. k. Staatsbahnen dotirt werden, und exclusive der Lambach-Gmundener Bahn, die bei den schmalspurigen Localbahnen besonders nachgewiesen erscheint.
[2] Hierunter sind inbegriffen: die Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Linie), die Ungar. Westbahn (steier. Linie), die Mährische Grenzbahn, die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), ferner die Bukowinaer und Kolomeaer Localbahnen, die Localbahnen Budweis-Salnau, Eisenerz-Vordernberg, Fürstenfeld-Hartberg sammt Abzweigung Bierbaum-Neudau, Gleisdorf-Weiz, Laibach-Stein, Mährische Westbahn, Mösel-Hüttenberg, Potscherad-Wurzmes, Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, Strakonitz-Winterberg, Unterkrainer Bahnen, Vöcklabruck-Kammer, Wels (Haiding) -Aschach, Wels-Unterrohr, Wittmannsdorf-Ebenfurth, Wodňan-Prachatitz, Zeltweg-Fohnsdorf und endlich die im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Localbahnen: Böhm.-Leipa—Niemes, Chodau-Neudeck, Elbogen-Neusattel, Hannsdorf-Ziegenhals, Herzogenburg-Krems, Hadersdorf-Sigmundsherberg, Kaschitz-Schönhof-Radonitz, Nusle-Modřan, Olmütz-Čellechowitz und St. Pölten-Tulln der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.
[3] Darunter 1 Wagen mit Conducteurcoupé.
[4] Einschliesslich der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, der Theilstrecke Landesgrenze—Holics der Holics-Gödinger Localbahn und der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Theilstrecken der Wiener Verbindungsbahn.
[5] Die hier nachgewiesenen Daten beziehen sich nur auf den die österr. Strecke betreffenden Antheil der Fahrbetriebsmittel.
[6] Inclusive der Kuttenberger Localbahn, der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, der Localbahn Časlau-Zawratetz der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft und der Localbahn Častolowitz-Solnitz.
[7] Darunter 3 Restaurationswagen.
[8] Mit Inbegriff der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn (Localbahn).
[9] Darunter 10 Wagen mit Gepäcksraum.
[10] Die eingestellten Daten betreffen nur den auf die österreichischen Linien entfallenden Antheil der Fahrbetriebsmittel der Südbahn-Gesellschaft. Die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter, die Leoben-Vordernberger, die Graz-Köflacher Eisenbahn und die Localbahnen Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan sind hier miteinbezogen.
[11] Hierunter 9 ausgerüstete Schlafwagen.
[12] Einschliesslich der Localbahn Reichenberg-Gablonz und der Localbahn Königshan-Schatzlar der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.
[13] Eigenthum der k. k. Staatsbahnen. Spurweite 1·106 m.
[14] Spurweite 0·760 m.
[15] Spurweite 1·000 m.

Bemerkungen zu Tabelle II.

[1] Davon 3 Personenwagen der I./II. Classe, 9 der II. und 18 der III. Classe mit Postcoupé, ferner 2 Personenwagen der II./III. und 26 der III. Classe mit Gepäcksraum.
[2] Hierunter 26 achträdrige Lowries.
[3] Personenwagen der III. Classe.
[4] Darunter 1 Personenwagen der I./II./III., 22 der II./III. und 16 der III. Classe.
[5] Hievon 3 Hofzugsgepäckswagen und 12 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[6] Hievon 2 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[7] Hierunter 9 Personenwagen der II. und 8 der III. Classe.
[8] Hierunter 3 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[9] Einschliesslich 3 Gepäckswagen mit Personencoupé.
[10] Arbeiterwagen.
[11] Darunter 1 Salonwagen, 2 Wagen der I. Classe, 2 der I./II., 5 der II. und 10 der III. Classe.
[12] Davon 7 achträdrige Lowries und 9 Transporteurs.
[13] Hierunter 2 Wagen der I. Classe, 6 der I./III. Classe und 3 der III. Classe.
[14] Darunter 1 Salonwagen, 4 Wagen der I. Classe, 6 Wagen der I./III. und 29 der III. Classe.
[15] Hievon 8 Wagen der I./III. und 8 der III. Classe.
[16] Darunter 11 Wagen der II./III. Classe und 13 der III. Classe.
[17] Hierunter 8 Wagen der I./II. Classe und 10 der II. Classe.
[18] Davon 1 Wagen mit Gepäcksraum.
[19] Darunter 1 Wagen der I./II. Classe und 3 der II. Classe.
[20] Hierunter 1 Salonwagen, 53 Wagen der I./II. Classe (wovon 5 mit Gepäcksraum) und 49 der III. Classe (wovon 3 mit Gepäcksraum).
[21] Darunter 1 Salonwagen, 2 Wagen der II. Classe, 8 der II./III., 8 der III. Classe und 6 Mixtewagen.
[22] Hievon 4 Wagen der I./II. Classe und 2 Wagen der II. Classe.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die 60tägige Frist für die Einbringung der Beschwerdeschrift beim Verwaltungs-Gerichtshofe läuft nicht vom Tage der Zustellung des Erlasses, mit welchem eine Vorstellung gegen eine in letzter Instanz gefällte Entscheidung zurückgewiesen worden ist, sondern vom Tage der Zustellung dieser Entscheidung selbst.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat die Beschwerde der Berg-Direction der Dresdener Creditanstalt in Teplitz gegen die im Namen des Handelsministeriums gefällte Entscheidung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 30. Jänner 1893, Z. 182.085 ex 1892, betreffend die Baubewilligung für die Umgestaltung der Station Wiesa an der Kreuzungsstelle der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn gemäss §§ 14 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1876, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne Fortsetzung des Verfahrens zurückgewiesen, weil die mit dem Statthalterei-Erlasse vom 13. Februar 1893, Z. 16.768, mitgetheilte Erledigung der genannten General-Direction sich nicht als eine neue Entscheidung, sondern lediglich als eine Verweisung auf die im Gegenstande früher an die genannte Berg-Direction im Namen des Handelsministeriums ergangene Entscheidung vom 26. August 1892, Z. 91.584, darstellt, weil daher nur diese zuletzt bezogene Entscheidung den Gegenstand der Beschwerdeführung an den Verwaltungs-Gerichtshof bilden konnte, diesfalls mit Rücksicht darauf, dass diese Entscheidung dem Beschwerdeführer jedenfalls vor dem 6. November 1892 zugestellt worden ist, die am 2. Mai 1893 eingebrachte Beschwerde nach Ablauf der 60tägigen Frist, somit verspätet, beim Verwaltungs-Gerichshofe überreicht worden ist.

(Beschluss vom 15. Mai 1894, Z. 2382; H.-M.-Z. 28.164 ex 1894.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Localbahnen. (Projectirte Linie Guntramsdorf—Traiskirchen—St. Helena bei Baden: Trassengenehmigung für die Theilstrecke Guntramsdorf—Leesdorf.) Auf Grund des Ergebnisses der am 5. und 6. December 1893 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten generellen Projectes für eine Fortsetzung der Localbahnlinie Wien—Wr.-Nendorf—Guntramsdorf über Traiskirchen nach St. Helena bei Baden wurde die Trassenführung für die Theilstrecke Guntramsdorf—Leesdorf in Gemässheit der Commissionsbestimmungen genehmigt.
[10. April, Z. 69.403 ex 1893.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Genehmigung von Brückenplänen.) Die Detailprojecte sammt den umgearbeiteten Mauerwerksplänen für die Brücken in km 8·520, 24·773, 27·213 und 68·595 der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt.
[9. Juni, Z. 30.919.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Verlängerung des Stockgeleises in St. Peter.) In der Station St. Peter wird das Stockgeleise beim südlichen Kohlenschuppen um 35 m verlängert. [19. Mai, Z. 24.615.]

— (Brücken-Reconstruction.) Die Scheibsgraben-Brücke bei Wartberg in km 134·689 der Linie Wien—Triest wird reconstruirt. [21. Mai, Z. 26.966.]

— (Bauliche Veränderung in Triest.) Die in der Station Triest bestehende Baracke wurde für Restaurationszwecke überstellt. [6. Mai, Z. 24.402.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Nebengebäude in Rubbia-Savogna) In der Station Rubbia-Savogna wurde ein in der Station Monfalcone entbehrlich gewordenes Nebengebäude aufgestellt. [25. Mai, Z. 27.964.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Magazinsübertragung.) Das in der Station Greifenburg bestehende Bahnerhaltungsmagazin wurde in die Station Dellach übertragen.
[20. Mai, Z. 26.703.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Strecke Lieboch—Wies: Station nächst Frauenthal.) Die Errichtung einer Eisenbahnstation in km 27·295/515 nächst Frauenthal zwischen den Stationen Gross-Florian und Deutsch-Landsberg der Graz-Köflacher Eisenbahn wurde genehmigt. [29. Mai, Z. 24.100.]

Unterkrainer Bahnen. (Wasserbeschaffungs-Anlagen in Treffen und Sittich.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. September 1893 durchgeführten politischen Begehung wurde für die geänderten Wasserbeschaffungs-Anlagen in den Stationen Sittich und Treffen der Strecke Grosslupp—Rudolfswerth—Straza der Bauconsens ertheilt.
[23. Mai, Z. 13.372.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Hochbauten.) Zur Ausführung der Hochbauten in der unteren und oberen Station der projectirten Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz wurde der Bauconsens ertheilt.
[30. Mai, Z. 28.564.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Frachtbegünstigung anlässlich der Jahres-Kunstausstellung in München. In der Conferenz der österreichischen Eisenbahn-Directoren am 12. April wurde beschlossen, anlässlich der in der Zeit vom 1. Juni bis Ende October in München stattfindenden Jahres-Kunstausstellung den Eisenbahn-Verwaltungen die Gewährung des frachtfreien Rücktransportes der unverkauft gebliebenen Ausstellungsgüter innerhalb der Frist von $2^1/_2$ Monaten zu empfehlen. Dieser Antrag der Directoren-Conferenz fand seither auch die Zustimmung der österreichischen, sowie der gemeinsamen Eisenbahn-Verwaltungen.
[8. Juni, Z. 30.086.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 60 offenen Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass behufs Vermehrung des Fahrparkes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 60 Stück offene Güterwagen mit Handbremse und geschlossenem Bremsposten nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 27. März 1893, Z. 11.770, genehmigten Typenplänen in der gesellschaftlichen Werkstätte in Simmering zur Ausführung gelangen. [Z. 24.417.]

Ausweis über die im I. Quartal 1894 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Station: Engelhof (zwischen den Stationen Oberweis und Gmunden Seebahnhof der Strecke Lambach—Gmunden Seebahnhof	1. Jänner	Für den Gesammtverkehr	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, giltig vom 1. Jänner 1894.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Wildendürnbach (zwischen den Stationen Neusiedl-Dürnholz und Laa der Strecke Lundenburg—Zellerndorf)	15. Jänner	Für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den beschränkten Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen	Die Fahrkartenausgabe erfolgt für die I., II. und III. Classe nach allen Stationen und Haltestellen der nächsten fünf Zonen. Die Gebührenberechnung im Personen- und Gepäcksverkehre erfolgt nach dem für das Hauptbahnnetz giltigen Personentarif vom 1. April 1891 nebst Nachträgen. Die Frachtgüter werden im Sinne der Bestimmungen des Localtarifes für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und des dazu gehörigen Kilometerzeigers (Nachtrag III) je nach der Verkehrsrichtung die für die nächstgelegene Station Neusiedl-Dürnholz, bezw. Laa, giltigen Gebührensätzen berechnet.
	Klęcza dolna (zwischen den Stationen Wadowice und Klęcza górna der Localbahn Bielitz—Kalwarya)	1. März	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	In diesen Haltestellen werden nur Fahrkarten II. und III. Classe nach allen Stationen und Haltestellen der Localbahn Bielitz—Kalwarya verausgabt. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages XIV zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen.
	Barwald górny (zwischen den Stationen Klęcza górna und Kalwarya-Zebrzydowska der Localbahn Bielitz—Kalwarya)			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Station: Nestomitz (Zuckerfabrik) (zwischen den Stationen Schönpriesen und Nestersitz-Pömmerle der Strecke Aussig—Bodenbach)	2. Jänner	Frachtenverkehr der Zuckerfabrik in Nestomitz	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Nachtrage XV zum Gebührentarife vom 1. Juni 1888 (Theil II, Heft 3), bezw. nach dem Nachtrage VI zu den Tarif-Tabellen vom 1. Jänner 1890 (Theil II, Heft 4).

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn - Betriebsreglement. (Enquête in Angelegenheit der Modificirung einzelner Punkte desselben.) Am 28. Mai und an den darauf folgenden Tagen fanden in Budapest unter Vorsitz des Ministerialrathes Hugo Kélényi die Conferenz-Sitzungen der vom kgl. ungar. Handelsminister einberufenen Enquête (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) statt, welche zur Berathung über die projectirte Modificirung einzelner Punkte des auf dem Berner Uebereinkommen basirten allgemeinen Betriebsreglements, und zwar insbesondere der zu diesem erflossenen Nachtragsbestimmungen, welche seinerzeit ergänzungsweise festgesetzt wurden und seither beständig Gegenstand zu Reclamationen bilden, abgehalten wurde. Der Enquête wohnten Vertreter der Ministerien für Handel und Justiz, der königl. Curie und der königl. Tafel, der Advocatenkammer, der Handels- und Gewerbekammern, des Handelsmuseums, der hervorragenderen hauptstädtischen commerciellen, gewerblichen und agricolen Vereinigungen bei. Die Gegenstände der Verhandlung waren in zwei Gruppen eingetheilt, in deren erster jene Fragen zur Verlesung gebracht wurden, bezüglich deren die Bahnen auf Grund der eingelaufenen Reclamationen in der Zwischenzeit bereits die nöthigen Verfügungen getroffen haben.

Unter die durch bahnamtliche Verfügnngen erledigten und mit dem Betriebsreglement eigentlich nicht zusammenhängenden Gegenstände gehören das Verlangen, es möge das Aufhören der Uebergewichts - Strafen im Falle das Uebergewicht durch Witterungseinfluss entstanden ist, in das Betriebsreglement aufgenommen werden; es erfolgten hierüber beruhigende Erklärungen und in Folge dessen wurde von der Aufnahme dieser Bestimmung in das Reglement Abstand genommen. Die Verhandlung über bona fide verladenes Uebergewicht soll (bei späterer Discussion) deutlicher formulirt werden. Ueber die Art der Verpackung wurde bestimmt, dass die Handelskammern für einzelne Waaren separate fachgemässe Normen in Vorschlag bringen sollen. Die Angabe des Bestimmungsortes bei Packeten verbleibt wie bisher Sache des Absenders. Nachdem mit diesen Massnahmen den Wünschen der Interessenten Genüge geleistet wurde, kam es in Betreff derselben zu keinerlei Discussion und die Enquête konnte auf die zweite Gruppe, nämlich auf jene zum Ausdruck gelangten Wünsche übergehen, die derzeit noch eine offene Frage bilden und auf den internen Verkehr Bezug haben. In Betreff der eigentlichen Modificationen des Betriebsreglements war die Discussion eine langwierige. Zuvörderst wurde über § 51 (Angabe der Bestimmungsstation im Frachtbriefe) discutirt und der Einwand erhoben, dass bei vielen gleichlautenden oder gleichnamigen Stationen eher der Aufgeber als der übernehmende Beamte das Richtige wisse. In Würdigung dieses Umstandes wurde das Verlangen, Letzteren zur näheren Bezeichnung der Station zu verhalten, abgelehnt. Auch das Adressiren an Stationschefs oder Waarenabgabsämter wird als unzulässig erklärt. In der Frage der Routenvorschriften wurde von mehreren Commissions-Mitgliedern dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass in allen jenen Fällen, in welchen die Parteien es unterlassen, im Frachtbriefe die Route vorzuschreiben, auf welcher die zur Aufgabe gelangte Sendung nach dem Bestimmungsorte befördert werden soll, sondern es der Bahn überlassen, den Transportweg festzusetzen, die Eisenbahn-Verwaltungen verhalten sein sollen, die unbedingt wohlfeilste und für den Handel vortheilhafteste Route anzuwenden und dass, wenn dies nicht geschieht, die Eisenbahn verpflichtet werden soll, dem Verfrächter die Tarifdifferenz zu restituiren. Diesbezüglich hebt der Vorsitzende hervor, dass die österreichische Enquête darin übereingekommen ist, dass sie die Restituirung von Gebühren nach Sendungen, bei denen die geeignetste Route Seitens der Eisenbahn nicht gewählt wurde, in gewissen Fällen für angezeigt hält und diesem Standpunkte auch die Eisenbahn - Directoren - Conferenz beigepflichtet habe, dass übrigens und im Allgemeinen die Eisenbahnen auch bisher den billigen Anforderungen Genüge gethan haben und dass nur bei complicirten Fällen die Erbringung anderweitiger Beschlüsse sich als nothwendig erwies. Es sei nothwendig, einen solchen Modus zu finden, der zur Befriedigung der Interessen führt, ohne dass das allgemeine Wohl dadurch tangirt werde. Nach eingehender Debatte sprach die Enquête hierauf mit Stimmeneinhelligkeit aus, dass eine Ergänzungs-Bestimmung aufgenommen werden möge, in folgender Textirung: Die Verfrachter haben das Recht, im Reclamationswege die Restituirnng von Transportgebühren zu fordern. Die Eisenbahn ist berechtigt, welche zulässige Route immer zu wählen und bei der Verrechnung bringt die Eisenbahn in erster Reihe den bestehenden directen Tarifsatz in Anwendung und wenn ein solcher nicht besteht, die zur Verfügung stehenden Theilverbände, in letzter Reihe aber von Bahn zu Bahn die Localtarife, wobei sie alle jene Begünstigungen in Berechnung zieht, die auf den einzelnen Theilen der Bahn in Giltigkeit sind, ausgenommen, wenn dies locale Begünstigungen sind, die z. B. einzelnen Fabriken eingeräumt wurden.

Beim § 52 gibt der Delegirte der Agramer Kammer Dr. Kresics dem Wunsche Ausdruck, dass im croatischen Verkehre Frachtbriefe mit ausschliesslich croatischem Texte ausgegeben werden sollen. Die Enquête hält dies als nicht im Interesse des Verkehres gelegen und spricht sich für die Nothwendigkeit aus, dass im Interesse des lebhaften Wechselverkehres, nebst dem croatischen Texte auch die ungarische Uebersetznng desselben beibehalten werde.

Beim § 53, welcher das Abwägen der Sendungen behandelt, wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass die Eisenbahn verpflichtet sei, jede Sendung unentgeltlich abzuwägen oder mindestens die Abwägegebühr herabzusetzen. Die Majorität stimmte der ausführlichen Motivirung des Vorsitzenden bei, dass dies Investitionen Seitens der Eisenbahnen erfordern würde, welche man kanm wünschen kann. Hingegen hält es die Enquête für billig, dass wenn die Partei das Abwägen fordert, dies jedoch aus dem Grunde nicht geschehen kann, weil an der Station keine Waage sich befindet, in diesem Falle das in gutem Glauben aufgeladene Uebergewicht vom nächsten Orte, wo das Abwägen stattfinden kann, zu Eigenkosten rückbefördert werden solle.

Die mit der vorangehenden in Verbindung stehende Frage der „Verantwortlichkeit für die Daten des Frachtbriefes“ und der „Frachtnachträge“ gab Veranlassung zu einer längeren Debatte. Unter Anderem wurde von mehreren Mitgliedern der Enquête der Wunsch geäussert, es möge die im Berner Uebereinkommen mit 6 fl. bemessene Nachtragsstrafe im Allgemeinen ermässigt und nur bei Explosivstoffen in Anwendung gebracht werden, wogegen jedoch die Einwendung erhoben wurde, dass diese Verfügung vielmehr als eine Uebertretungsstrafe zu betrachten und daher nicht zu untersuchen ist, ob daraus ein Schaden entstanden sei oder nicht. Für die übrigen Gegenstände ausser Explosivstoffen (wie: Heu, Stroh, Wolle u. s. w.) sei der Paragraph präventiver Natur; auch diese sind, wenn nicht selbst entzündlich, so doch leicht entzündlich. Die Herabminderung der 6 Gulden-Strafe hänge von concreten Fällen ab und deren Inbetrachtnahme solle den Bahnen überlassen bleiben. Nach weiteren Aeusserungen nahm die Enquête das von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen gestellte Amendement an, dass in den im 10. Alinea dieses Paragraphen bezeichneten Fällen (wenn der vom Aufgeber beladene Waggon nicht mit mehr als 5 pCt. belastet ist) im Inlandsverkehre die Frachtnachtragssumme nicht auf das Zehnfache der Frachtdifferenz, sondern nur auf das Dreifache derselben fixirt werden möge.

[Fortsetzung folgt.]

Slavonische Localbahnen. (Uebernahme des Betriebes der Theilstrecke Eszék—Našić in Staatsbetrieb.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat nach Ueberprüfung des Bauzustandes der Theilstrecke Eszék—Našić der Slavonischen Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) durch eine unter Führung des Baurathes Julius Geduly des kgl. ungarischen Handelsministeriums (General-Inspection) exmittirte Commission, nach erfolgter Constatirung des entsprechenden Bauzustandes dieser Linie, den Betrieb derselben am 29. Mai übernommen. Der Bau dieser Linie wurde von der Bauunternehmungsfirma W. Beck & J. Horsky ausgeführt.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lübben nach Falkenberg.) Der Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Henning, Hartwich & Cie., in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lübben über Uckro und Alt-Herzberg nach Falkenberg ertheilt worden.

Frankreich. (Eisenbahnwesen im Jahre 1893.) Am 31. December 1893 betrug die Länge der im Betriebe stehenden französischen Eisenbahnen 35.155 km; ausserdem befanden sich zu diesem Zeitpunkte 2608 km Bahnen im Bau. Die Länge der projectirten Eisenbahnlinien betrug zum gedachten Zeitpunkte 5229 km; hievon entfallen 1377 km auf bereits concessionirte Linien, 582 km auf Staatslinien, 1036 km auf im Concessionirungs-

stadium begriffene Linien und 2234 km auf Bahnen, welche noch nicht dieses Stadium erreicht haben. Die im Jahre 1894 herzustellenden Bahnen werden von den grossen Eisenbahn-Gesellschaften Frankreichs ausgeführt und sind hiefür Seitens dieser Bahnen folgende Beträge in Aussicht genommen:

Nordbahn	8,900.000	Frcs.
Ostbahn	16,300.000	„
Westbahn	15,700.000	„
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	32,700.000	„
Orléansbahn	20,000.000	„
Südbahn	22,700.000	„

Im französischen Budget pro 1894 ist für neue Bahnen der Betrag von 120 Millionen Francs vorgesehen. Sämmtliche projectirte Bahnen fallen noch innerhalb des Rahmens des Eisenbahn-Programms vom Jahre 1883. Zur Realisirung dieses Programms sind bisher schon 1105 Millionen Francs verausgabt worden. Die Betheiligung des Staates am Bahnbaue erfolgt nicht durch directe Capitalszuschüsse, sondern durch jährliche Subsidien zur Verzinsung und Amortisation der durch die Gesellschaften aufgebrachten Baucapitalien. So beträgt für das Jahr 1894 und den zugewiesenen Capitalswerth von 120 Millionen die staatliche Jahresquote 4 Millionen Francs. Der gesammte bis jetzt vom Staate in Jahresquoten bezahlte Betrag für neue Bahnen beträgt 26 Millionen Francs. Gegenwärtig ist erst nahezu die Hälfte jener Linien zur Realisirung gebracht worden, welche im Eisenbahn-Programme des Jahres 1883 enthalten waren. Von den in den letzten fünf Jahren vollendeten 90 Bahnlinien waren 48 nicht in der Lage, durch ihre Einnahmen die Betriebskosten zu decken. [„Railway News."]

Australien. (Bahnprojecte für Neu-Süd-Wales.) Vor Kurzem ist an die Colonialregierung von Neu-Süd-Wales ein Anbot englischer Capitalisten für die Herstellung von normalspurigen Secundärbahnen zur Erschliessung bisher uncultivirter Gebiete im Lande gelangt. Es wird als staatliche Unterstützung blos die unentgeltliche Ueberlassung des für die Bahnanlage erforderlichen Grundes und die pachtweise Ueberlassung eines Theiles der angrenzenden Grundstücke gefordert. Der beiderseits der Bahnlinie befindliche Grund und Boden soll in Parcellen von je 320 Acres Fläche (130 Hectaren) getheilt werden, deren 16 auf die engl. Meile Bahn zu entfallen hätten. Vier dieser Parcellen per Bahnmeile hätte die Regierung dem Bahnunternehmen pachtweise auf 21 Jahre zu überlassen. Die Bahngesellschaft verpflichtet sich dagegen, die Linien vollständig betriebsfähig herzustellen, die Banzinsen zu zahlen und durch 5 Jahre hindurch die Differenz zwischen den Reineinnahmen und dem zur Capitalsverzinsung erforderlichen Betrage zu decken. — Die Kosten dieser Secundärbahnen werden von den Projectanten auf 1600—2000 £ per engl. Meile, d. i. circa 1000—1250 £ per Kilometer geschätzt. Weiters wird vorausgesetzt, dass nach Ablauf von fünf Jahren die Besiedlung des Bodens und der hieraus resultirende Personen- und Güterverkehr bereits so weit zugenommen haben wird, um eine genügende Capitalsverzinsung zu sichern. Ueber die Stellungnahme der Regierung zu diesem Offerte ist noch nichts bekannt.

Schiffahrt.

Wörthersee. (Schiffahrts-Concession.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat der Realitätenbesitzerin in Pörtschach Fanny Lemisch die erbetene Concession zum Betriebe einer Schiffahrtsverbindung mittelst eines mit Petroleum-Motor bewegten Bootes auf dem Wörthersee zwischen Pörtschach und Unter-Dellach, sowie zum periodischen Personentransporte unter den nachstehenden Bedingungen ertheilt:

1. Der Verwendung des Bootes mit Petrolenmmotor im öffentlichen Verkehre hat eine Probefahrt voranzugehen, bei welcher sowohl die Tüchtigkeit des Fahrzeuges und der Maschine, als auch die specielle Eignung des Schiffsführers, welcher auch die allgemeine Qualification eines Dampfkessel- und Maschinenwärters besitzen muss, zur Führung dieser Art von Fahrzeugen zu erproben sein wird. Hiebei wird bemerkt, dass die Führung des Schiffes und die Bedienung des Motors einer und derselben Person anvertraut werden kann.
2. Zum vorstehenden Zwecke hat die Concessionswerberin sofort nach Beschaffung des Fahrzeuges die Anzeige zu erstatten, wonach die Probefahrt unter Zuziehung eines Staatstechnikers und des k. k. Schiffahrts-Gewerbeinspectors unverweilt veranlasst werden wird.
3. Die Concessionswerberin wird verpflichtet, sich ohne weitere Einwendungen jenen Anordnungen zu fügen, welche in Folge der vorgenommenen Probefahrt im Interesse der Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt erlassen werden.
4. Die Dauer der Concession zum Schiffahrtsbetriebe wird auf 25 Jahre beschränkt.
5. Sollte zum Schiffahrtsbetriebe die Anlage von Landungsstellen oder Landungsbrücken erforderlich sein, so hat die Concessionswerberin die hiezu nach dem Gesetze vom 28. August 1870, L.-G. und V.-Bl. Nr. 46 erforderliche Bewilligung der competenten politischen Behörde vor der Eröffnung des Betriebes rechtzeitig zu erwirken.
6. Vor der Eröffnung des Betriebes ist der Gebührentarif und der Fahrplan in 6 Exemplaren der k. k. Landesregierung in Klagenfurt zur Genehmigung vorzulegen.
7. Die periodische Revision der Tarife wird sich vorbehalten.
8. Die Concessionswerberin wird verpflichtet, den genehmigten Fahrplan rechtzeitig zu verlautbaren, denselben an die als Aufsichtsbehörde fungirende k. k. Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt vorzulegen und denselben nicht nur auf dem Schiffe selbst, sondern auch in den beiden End- und allfälligen Zwischenstationen unter Ersichtlichmachung der Preise anzuschlagen.
9. Die einmal activirte Linie muss, ausserordentliche Umstände ausgenommen, welche der k. k. Landesregierung in Klagenfurt fallweise anzuzeigen sind, aufrecht erhalten werden.
10. Auf die Bestimmungen des § 19 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere, ist entsprechend Bedacht zu nehmen.
11. Die Concessionswerberin wird verpflichtet, alljährlich statistische Ausweise über den Verkehr in den einzelnen Relationen an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt vorzulegen.
12. Auf den vorstehend concessionirten Schiffahrtsbetrieb haben selbstverständlich die jeweiligen Schiffahrts- und seepolizeilichen Bestimmungen für die Kärntner Seen, sowie die einschlägigen Bestimmungen der jeweiligen besonderen Vorschriften für den Schiffahrtsbetrieb mit Motorenbooten Anwendung zu finden. [H.-M.-Z. 30.251 ex 1894].

VI. internationaler Binnenschiffahrts - Congress Haag 1894. Für diesen Congress, welcher in der Zeit vom 23. bis 28. Juli unter dem Protectorate der Königin von Holland und unter dem Ehrenvorsitze der Minister für Waterstaat, Industrie und Handel, des Innern und des Auswärtigen stattfinden wird, hat die Organisations-Commission die nachstehenden Statuten ausgearbeitet:

§ 1.

Dem in der Schlusssitzung des internationalen Binnenschiffahrts-Congresses zu Paris 1892 gefassten Beschlusse gemäss und in Verfolg der 1890 in Manchester, 1888 in Frankfurt a/M., 1886 in Wien und 1885 in Brüssel stattgehabten Congresse wird im Jahre 1894 ein internationaler Binnenschiffahrts-Congress in Haag zusammentreten. Dieser Congress wird Montag den 23. Juli in der Akademie der schönen Künste (Boschkant) eröffnet werden und 6 Tage dauern.

§ 2.

Der Congress hat zum Zwecke das Studium solcher Fragen, welche von allgemeinem Interesse für die Fluss- und Canalschiffahrt sind.

§ 3.

Mitglieder des Congresses sind:

1. Die Delegirten der holländischen Regierung und der auswärtigen Mächte;

2. die dazu von Handelskammern, Schiffahrts-, Ketten- und Schleppschiffahrts-Gesellschaften, Eisenbahn-Directionen und anderen Transportverbänden, sowie von technischen, wissenschaftlichen und industriellen Gesellschaften entsandten Abgeordneten;

3. Personen, welche sich vor oder während der Sitzungsdauer bei dem Secretariate der Organisations-Commission als Mitglieder einschreiben lassen.

§ 4.

Die Einschreibung in die Mitgliederlisten des Congresses bedingt für die Mitglieder Unterwerfung unter die Vorschriften der gegenwärtigen Statuten. Bei der Einschreibung ist ein Beitrag von 12 fl. holl. W. zu entrichten. Jedes Congressmitglied erhält eine auf den Namen lautende Mitgliedskarte, welche ihm den Zutritt zu den Sitzungen und die Theilnahme an den Excursionen ermöglicht. Die Kosten der Excursionen sind im vorstehenden Beitrage nicht inbegriffen.

§ 5.

Das Programm der den Berathungen des Congresses zu unterwerfenden Fragen wird durch die Organisations-Commission festgestellt, welche auch für die Herstellung der der Discussion als Grundlage dienenden Vorberichte Sorge trägt. Diese Berichte oder deren Uebersetzungen werden vor Eröffnung der Session den Mitgliedern übersandt. Sonstige in das Programm nicht aufgenommene Mittheilungen, welche sich für den Congress eignen, müssen mit einem entsprechenden Berichte vor dem 1. Juni 1894 der Organisations-Commission unterbreitet werden und entscheidet die Organisations-Commission über deren Zulassung.

§ 6.

Die Session des Congresses umfasst Plenarsitzungen, Sectionssitzungen, Excursionen. Die zu behandelnden Fragen werden zunächst in den Sectionssitzungen geprüft und dann in der Plenarsitzung discutirt.

§ 7.

Jedes Mitglied hat bei der Einschreibung anzugeben, welcher Section oder welchen Sectionssitzungen es zugetheilt zu werden wünscht; die Theilnahme an den Excursionen ist facultativ; jedes Mitglied zahlt nur die Kosten der Excursionen, an denen es sich betheiligt.

§ 8.

Bei Beginn der Session lässt die Organisations-Commission das Congressbureau und die Sectionsbureaus wählen. Die Zahl der Sectionen ist mit 4 festgesetzt, auf welche die zu behandelnden Fragen folgendermassen vertheilt sind:

1. Section Bau und Unterhaltung von Canälen und Häfen;
2. Section technischer Betrieb;
3. Section commercieller Betrieb und wirthschaftliche Fragen;
4. Section schiffbare Flüsse und deren Verbesserung.

§ 9.

Die Sectionsberathungen werden mit einer gedrängten Uebersicht der Vorberichte eröffnet. Nach der Discussion der vorgelegten Fragen ernennt jede Section einen oder mehrere Berichterstatter, welche in der Plenarsitzung die gefassten Beschlüsse zu vertreten haben.

§ 10.

Die Berathungen in den Sections- und Plenarsitzungen werden vorzugsweise in französischer oder deutscher Sprache geführt werden. In den Discussionen dürfen die Redner nicht länger als eine Viertelstunde das Wort führen und ohne besondere diesbezügliche Entscheidung der Versammlung auch nicht zweimal über ein und dasselbe Thema sprechen.

§ 11.

Die durch die Schriftführer abgefassten Sitzungsprotokolle werden schnellstens gedruckt und vertheilt werden. Zu diesem Zwecke haben die Redner den Schriftführern innerhalb 24 Stunden eine kurzgefasste Uebersicht ihrer Darlegungen zuzusenden; andernfalls wird der von den Schriftführern aufgenommene Wortlaut verwendet. Sollten die eingesandten Uebersichten zu umfangreich sein, so hat das Bureau das Recht, dieselben in geeigneter Weise abzukürzen.

§ 12.

Die Organisations-Commission stellt im Voraus das Programm der Sitzungen und Ausflüge fest, vorbehaltlich etwaiger vom Bureau vorzunehmenden Abänderungen. Dieses Programm wird bei Beginn der Session sämmtlichen Mitgliedern zugestellt. Die Tagesordnungen der Plenar-, wie der Sectionssitzungen werden von den betreffenden Bureaus festgesetzt.

§ 13.

Die Organisations-Commission bleibt während der Dauer und nach Schluss des Congresses bestehen. Ihr obliegt ausser der allgemeinen Organisation der Session und der Ausarbeitung der dem Congresse zu unterbreitenden Fragen auch die Sorge für die Einziehung der Beiträge und Excursionskosten, die Verwendung der Geldmittel, die Anordnung und Leitung der Ausflüge, sowie die Einrichtung des Dienstbetriebes, nämlich des Congress-Secretariates, der Correspondenz, Stenographie, der Uebersetzungen, der Drucklegung, der Drucksachenvertheilung.

§ 14.

Die Organisations-Commission wird für die Herausgabe eines Generalberichtes über die Session sorgen, wovon jedes Mitglied des Congresses ein Exemplar erhalten wird. Alle für die Organisations-Commission bestimmten Mittheilungen sind „an das General-Secretariat des VI. internationalen Binnenschiffahrts-Congresses, Hartogstraat Nr. 9a, im Haag“, zu richten.

Fiumaner Hafen. (Einführung einer Hafenpolizei.) Im Einvernehmen der betheiligten Fiumaner Staats-, Comitats- und Seebehörden, sowie der Interessenten der Rhederei und des Handelsstandes wurde die Errichtung einer Hafenpolizei beschlossen, deren Dienst sich ausschliesslich auf die Bewachung der Molis und Quais und insbesondere der im Freien lagernden Kaufmannsgüter beschränkt. Die Regierung hat zur Erhaltung dieses Wachcorps eine jährliche Beitragsleistung von 8000 fl. bewilligt, wogegen die Fiumaner Communalverwaltung die Verpflichtung übernahm, das am „Punto-franco“ bereits bestehende Wachpersonale auch fernerhin in ausschliesslicher Verwendung zu diesem Dienst dortselbst zu belassen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. Juni bei der Firma:

„Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“,

sowie bei der Firma:

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft“

Octav Ritter v. Pietruski als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zuschlagstaxe für unrichtige Angaben im Frachtbriefe.) Die Anfragen einer Gesellschaft: 1. ob Art. 7 des internationalen Uebereinkommens auch auf Stückgutsendungen anwendbar ist; 2. ob der im Absatz 4 dieses Artikels und im § 3 der Ausführungsbestimmungen vorgesehene Frachtzuschlag auch dann zu erheben sei, wenn eine strafgesetzliche oder polizeiliche Strafe zur Anwendung komme; 3. ob der im Absatz 2 des § 3 angedrohte Frachtzuschlag auf den ganzen Transportpreis der betroffenen Sendung zu berechnen oder nur auf die Differenz zwischen dem thatsächlich zur Berechnung gekommenen und dem Frachtbetrag zu erheben sei, welcher bei richtiger Angabe des Inhaltes der Sendung zur Anrechnung hätte gebracht werden müssen, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern folgendermassen beantwortet: ad 1. dass der Art. 7 sich seinem ganzen Inhalte nach auch auf Stückgüter beziehe; ad 2. dass der Wortlaut des vierten Absatzes von Art. 7 keine andere Auslegung gestatte, als dass vorkommenden Falles der Frachtzuschlag neben den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen zur Erhebung gelangen werde, und ad 3. dass als Frachtzuschlag, welcher gemäss Art. 7, abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz, zu erheben ist, im Falle des Absatzes 2 des § 3 das Doppelte der richtig gestellten Fracht, und nicht etwa blos der Differenz zwischen dieser und der unrichtig berechneten Taxe zu verstehen sei.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1894, Nr. 5.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 7. Juni herausgegebene LXX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 580: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 31. Mai 1894, Z. 13.444, betreffend die Ausscheidung des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kiskún in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

— (Inhalt des LXXI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 12. Juni herausgegebene LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 581: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 9. Juni 1894, Z. 7288, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus den Comitates Agram und Modrusch-Fiume in Croatien und Slavonien nach Kärnten.

— (Inhalt des LXXII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 14. Juni herausgegebene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 582: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 8. Juni 1894, Z. 14.923, betreffend das Verbot der Einbringung von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Steiermark.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr, Theil III, Heft Nr. 2.)

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 wird der Ausnahmetarif für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabricate und Oelsaaten, ferner von Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von gebrauchten, leer zurück- oder zur Füllung gehenden Getreide- und Mehlsäcken, Theil III, Heft Nr. 2, vom 10. April 1891, nebst Nachtrag I aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt. Letzterer wird neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen der Frachtsätze bringen.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarif gelangt ein Anhang zu demselben zur Ausgabe, welcher Cursdifferenzen enthält.

Wien, am 12. Juni 1894. [470]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft Nr. 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1894 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III, Heft Nr. 1, zur Einführung und wird hiedurch der gleiche Ausnahmetarif, Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. October 1889, nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Weiter werden durch den neuen Tarif aufgehoben und ersetzt die Frachtsätze für die Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Gmünd, Göpfritz-Gr.-Siegharts, Pürbach-Schrems, Schwarzenau-Zwettl, Sigmundsherberg-Horn und Vitis im Ausnahmetarif für Getreide, Theil III, Heft Nr. 3, vom 1. October 1889.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarif gelangt ein Anhang zu demselben zur Ausgabe, welcher Coursdifferenzen enthält.

Wien, am 12. Juni 1894. [471]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Mit 31. August 1894 treten vorläufig ohne Ersatz folgende Tarife nebst den hiezu erschienenen Nachträgen vollständig ausser Wirksamkeit, und zwar:

a) Theil III, Tarifheft Nr. 3*) (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc.) vom 1. October 1889 für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich, nördliches Gebiet).

b) Theil III, Tarifheft Nr. 1 und 2*) (Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc.) vom 1. September 1890 für den Galizisch-Süddeutschen Eisenbahnverband.

*) Zu a) und b):

Die in den Nachträgen III vom 1. October 1893 und IV vom 1. Jänner 1894 des unter a) genannten Tarifheftes, ferner die in den Nachträgen 1 vom 1. August 1893 der unter b) genannten Tarifhefte enthaltenen Theilfrachtsätze der Schnitt-Tafeln A und B gelangen jedoch schon am 31. Juli 1894 zur Aufhebung.

Wien, am 13. Juni 1894. [472]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Am 31. Juli 1894 treten ausser Kraft:

a) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehres, giltig vom 1. Juni 1891, sammt Nachtrag I;

b) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Verkehres, giltig vom 1. Juni 1891, sammt Nachtrag I.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 13. Juni 1894. [473]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Die Giltigkeit der Tarife Theil III, Heft 3 und 4, vom 1. Jänner 1891 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, der Tarife Theil III, Heft 3, vom 1. September 1886, und Theil III, Heft 4, vom 10. October 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vgl. die Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 32 und 43 vom 20. März, bezw. 17. April 1894, Seite 586, bezw. 795) wird bis 31. Juli 1894 verlängert.

Wien, am 13. Juni 1894. [474]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. Juli 1894 gelangt der Nachtrag IV zum Tarife vom 1. August 1892 für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Abänderungen von Stationsnamen.
b) Ermässigte Frachtsätze von Schwaz-Kuttowitz und neue Frachtsätze von Wohontsch (A.T.E.).
c) Neue und abgeänderte Frachtsätze von Wiesa.
d) Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 kr. zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1894. [475]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1894 tritt ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes und der Station Altwarnsdorf der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft, welcher gegenüber dem zur Aufhebung gelangenden gleichnamigen Tarife nebst Nachträgen I—III vom 1. September 1892 theilweise ermässigte Frachtsätze für einige Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 14. Juni 1894. [476]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. März 1894.

Mit 1. Juli 1894 tritt zum Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, vom 1. März 1894, der Nachtrag I in Kraft, welcher für einige Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ermässigte Stationsfrachtsätze und Aufhebung von Schnittfrachtsätzen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 14. Juni 1894. [477]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages XI zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1890.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 tritt der oben genannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem specielle Tarifbestimmungen, geänderte, bezw. neue Frachtsätze für gewisse Relationen, Aenderung von Stationsbezeichnungen, Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Druckfehler-Berichtigungen.

Reinabdrücke dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1894. [478]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Anhange der Tarife, Theil II, vom 1. Jänner 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 tritt der oben genannte Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Kartirungs-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, sowie für einzelne Artikel, dann Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1894. [479]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Berichtigung.

Auf Seite 152 des Tarifheftes 3 sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und b (Holz) für den Verkehr zwischen den nachgenannten Stationen richtig zu stellen, wie folgt:

Nach und von	Annathal-Rothau		Bleistadt		Falkenau a. d. Eger		Hartenberg	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Dittersdorf b. Chemnitz A	52	39	54	41	60	47	56	44
Döbeln . . . . . A	68	51	70	53	76	59	72	56

Die Sätze für Dittersdorf b. Chemnitz treten am 20. Juni, die für Döbeln dagegen am 1. August in Kraft.

Wien, am 16. Juni 1894. [480]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Aufhebung eines Tarifes.

Mit 1. August 1894 wird der ab 15. Juli 1888 in Wirksamkeit getretene Tarif für den directen Verkehr zwischen den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (vormaligen Kaiser Franz Josef-Bahn, Rakonitz-

Protiviner Staatsbahn und Eisenbahn Pilsen - Priesen [Komotau]), Localbahn St. Pölten-Tulln, sowie der Linie Wessely—Iglau einerseits und den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits, nebst den hiezu erschienenen Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 7. Juni 1894. [481]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn und k. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Engenthal und Prag B. N. B.

Am 1. Juli 1894 gelangen zwischen Engenthal und Prag B. N. B. in beiden Richtungen directe Personenzugs-Fahrkarten über Turnau für die II. und III. Wagenclasse zur Einführung.

Die Preise derselben betragen für die einfache Fahrt in der II. Classe fl. 3·35 und in der III. Classe fl. 1·68, einschliesslich Stempelgebühr.

Wien, am 14. Juni 1894. [482]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn
Namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Berichtigung einer Kundmachung.

Der in der Kundmachung des Verordnungs-Blattes Nr. 59 vom 26. Mai 1894 auf Seite 1051 angekündigte Nachtrag I zum Anhang des Elbeumschlagtarifes für Ungarn gelangt nicht zur Ausgabe.

Wien, am 12. Juni 1894. [483]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover - Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1 vom 1. August 1893, und Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1889. (Frachtsätze für Eisen und Stahl u. s. w.) Vom 1. Juni ab sind im Verkehre von Salzburg an Stelle der in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 für Eisen und Stahl u. s. w. die entsprechenden Sätze des Ausnahmetarifes 3 des Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes zur Anwendung zu bringen.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern: Theil II des Transittarifes für deutsch-österreichische Grenzstationen vom 1. December 1893. (Aufnahme der Station Geisenheim in den Verband.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1894 wird die Station Geisenheim des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. mit nachstehenden Frachtsätzen in den bezeichneten Tarif aufgenommen:

Kilometer	Von Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a. M.) nach	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig								
		Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife			
			I	II	A¹	B	A²	I	II	III
633	Bodenbach/Tetschen transit	906	453	390	323	259	259	228	196	145
438	Eger transit	633	317	273	225	181	181	159	137	102
459	Furth i. W. transit	663	331	285	236	190	190	167	144	107
791	Halbstadt transit	1127	564	485	402	322	322	283	243	180
984	Myslowitz transit	1398	699	600	498	400	400	350	301	222
976	Oderberg transit	1390	697	600	498	400	400	352	303	225
1007	Oswiećim transit	1430	715	614	510	409	409	358	308	228
516	Passau transit	742	371	320	264	212	212	187	161	120

Kilometer	Von Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a. M.) nach	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig					
		Ausnahmetarif Nr. 1					
		A. Eisenwaaren			B. Façoneisen		
		a	b	c	a	b	c
		beliebige Mengen	5 t	10 t	beliebige Mengen	5 t	10 t
633	Bodenbach/Tetschen transit	200	160	133	171	137	114
438	Eger transit	141	113	94	120	96	80
459	Furth i. W. transit	147	118	98	126	101	84
791	Halbstadt transit	246	197	164	210	168	140
984	Myslowitz transit	305	244	203	260	208	173
976	Oderberg transit	306	245	205	262	210	176
1007	Oswiećim transit	311	248	207	266	212	177
516	Passau	164	131	109	141	113	94

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1153	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1)	**1. Stationen der U.St.B.** Apcz-Szántó Bánocz Bánréve Beregszász Beszterczebánya Csap Csány Feled Fülek Garam-Berzencze Halmi Hidas-Németi Homonna Kis-Varda Legenye-Mihály Liszka-Tolcsva Losoncz Munkács Nagy-Mihály Nagy-Szöllös Pásztó Perbenyik Putnok Rimaszombat Rozsnyó Sajó-Szt. Péter Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Selyp Som Szatmar Szegimalom Szomotor Tisza-Ujlak Tornalja Töke-Terebes-Gálszécs Tuzsér Ungvár Vadna Zólyom **2. Stationen der K.O.E.** Von sämmtlichen Stationen	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Bei Anfgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbenmschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide etc. auf Seite 33—43 des Tarifes		Nachlass von 15 Pfennigen pro 100 kg ohne Rücksicht auf die jeweilige Coursdifferenz	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	
1154	**Böhmischen Commercialbahnen**		Zuckerrübe und Rübenschnitte	K ř i n e c D y m o k u r oder vice versa		Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anrechtbaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Für ein Maximalquantum von 2880 Tonnen, wovon circa 1800 Tonnen Rübe und 1080 Tonnen Rübenschnitte sein dürfen	Bis Ende März 1895	L o c a l t a r i f e	4·4 kr.	3·4 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	a) Für Rübe gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Origin.-Frachtbriefe. b) Für Rübenschnitte gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen. Für das 2880 Tonnen übersteigende Quantum findet der ermässigte Frachtsatz keine Anwendung. Eventuelle Zuschlagsgebühren gelangen separat zur Einhebung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1155	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Robzucker als Frachtgut	Cbrasterhof	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	46·3 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1895	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
1156	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Brucheisen des Specialtarifes III	Aue Lauter Passig Schwarzsuborg Zwönitz (oder vice versa)	Annathal-Rotban	Einhaltung der für den Specialtarif III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 20. Juni a. c. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil II, Heft 3	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. 32 34 39 35 36		Im Kartirungswege		
1157	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Betheiligten Verwaltungen	Cement aus der Pos. C—5 des Tarifes, Theil I	Ober-Piesting und Weissenbach a/T.	Wien E.W.A. Wien (Matzleinsdorf) Klein-Schwechat	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Niederösterr. Gemeinschafts-Tarif vom 1. August 1893	Heller 34 38 36	32 Heller	Heller 2 6 4	Kartirung		
				Tassbof	Wien E.W.A. Wien (Matzleinedorf) Klein-Schwechat				40·8 40 8 38·8	34·8 Heller	6 6 4			
1158	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Petroleum, roh, für Beleuchtungszwecke noch nicht verwendbar	Olszanica	Budapest Ferencváros Budapest kiterö	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen bezüglichen Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres vom 1. Juli 1894. Die Sendungen müssen an eine Budapester Petroleum-Raffinerie adressirt sein	Vom 1. Juli 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Tarif, Theil II, Heft 1 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres vom 1. Juli 1894		69 kr.		Im Kartirungswege		
1159	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn												

Erläuterung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 29. März l. J., unter Post 698 und in der Nr. 60 vom 29. Mai 1894, unter fortlaufender Nr. 1065, enthaltene Bedingung der Einhaltung der Bestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenztarifes bezieht sich nicht auf den Ausschluss der Sendungen nach Sosnowice loco, demnach findet der in ersteigenannter Nummer des Verordnungs-Blattes verlautbarte Kartirungssatz, sowie der in Nr. 60 publicirte Nachlass auf diesen auch auf nach Sosnowice loco weitergehenden, für Russland bestimmte Sendungen Anwendung.

Fortlaufende Nr.	1160	1161	1162	1163	1164
Die Publication erfolgt: Von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate	Ziegel der Position Z 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Maner- und Dachziegel	Rohzucker, welcher per Elbe-Kahn etromabwärts in Schönpriesen-Umschlag ankommt	1. Getreide und Kartoffeln; 2. Schiefer; 3. Spiritus; 4. Gebrauchte, leere Spiritusfässer mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der Bodenfläche
für die Transportstrecke von	den Tarif-Stationen der österreichischen Eisenbahnen	Zirl	Brankowitz	Schönpriesen-Umschlag	Mladetzko; Troppan
nach	den Tarif-Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen	Wilten	Ungar.-Hradisch Stadt	Schönpriesen loco	Troppau; Mladetzko
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Abfertigung, Einlagerung und Reexpedition auf Grund der Bestimmungen dee vom 1. September 1889 giltigen Heftes 5 zu Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifs	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht dee verwendeten Wagens	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Zahlung der Fracht mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das aufgelieferte Gewicht; Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Ad 2. Anf- und Ahladen der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis anf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tbeil III, Heft 5 dee Gütertarifs für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. September 1889	Localtarif	Localtarife	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg		5 kr.	18·5 kr.		13·0 kr.; 10·7 kr.; 13·0 kr.; 10·7 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	Die auf Grund der Umkartirung in Oświęcim nach den ermässigten Ausnahmetarifen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen sich ergebenden billigeren Frachtsätze	4 kr.	14·2 kr.	11 Pfennig	11·0 kr.; 8·7 kr.; 11·0 kr.; 8·0 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		1 kr.	4·3 kr.		2·0 kr.; 2·0 kr.; 2·0 kr.; 2·7 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen			Das Auf- und Ahladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1165	Böhmischen Nordbahn		Baumwolle, Baumwoll-Abfälle	Warnsdorf	Vysočan B.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1894	Localgütertarif	67·4 kr.	50·0 kr.	17·4 kr.	Im Kartirungswege		
1166	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Sedletz-Kutteoberg	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	20·7 kr.	14·6 kr.	6·1 kr.	Im Kartirungswege		
1167	Oe.N.W.B.		Die mit Verordnungs-Blatt Nr. 144, Pos. 2605 ex 1893 und Nr. 7, Pos. 206 ex 1894 für Melasse von diversen Stationen nach Zellerndorf zur Einführung gebrachten Frachtsätze finden unter denselben Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894 auch Anwendung auf „Osmoséwasser“.											

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Judenburg** der Bahnlinie Amstetten—Pontafel gelangt im heurigen Jahre das Aufnahmsgebäude zur Erweiterung und werden die einschlägigen Hochbauarbeiten im annähernngsweisen Kostenbetrage von 10.000 fl. an Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat), sowie bei der k. k. Bahnerhaltungssection Judenburg während der Amtsstunden vom 10. Juni l. J. an, zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 18. Juni 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Juni 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Farbiges
Carbolineum Krause
zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife

für	Lagerzins per 100 kg und Woche
I. **Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen **Farbhölzer** in Blöcken **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	½ kr.
II **Weiu** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1½ kr.
III. **Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1½ kr.
IV. **Fabriksfeigen** **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 kr.
V. **Haselnüsse,** geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1½ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker,** raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh-** und **Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflanmen** } zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,

Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen und Waggonfabriken

Echte amerikanische

Selbstroller „Flos"

für Waggon- und sonstige Fenster-Rouleaux, haben sich seit Jahren so vorzüglich bewährt, dass sie jetzt allgemein in Anwendung kommen. Beschreibungen und Preislisten gratis und franco durch (431)

Ant. Rosenberg, Birkigt bei Braunau in Böhmen.

Gen.-Bevollmächtigter, Hauptniederlage für Oesterreich-Ungarn.

Preis-Courants nebst Zahlungshedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Kais. kön. Privilegium [383]

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)

Wien, Währing, Johannesgasse 35,

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpansverfahren (schwarze Linien auf weissem Grnnd). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Cianotipapier zur **Selbstanfertigung von Plänen** (weisse Linien anf hlauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell nnd solid.**

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf

Stets **reichhaltiges Lager** von

Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;

halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)

für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.

Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.

Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.

Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.

NIEDERLAGE:

V., **Hundsthurmerstrasse 24** und XV., **Märzstrasse 10.**

(421)

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (411)

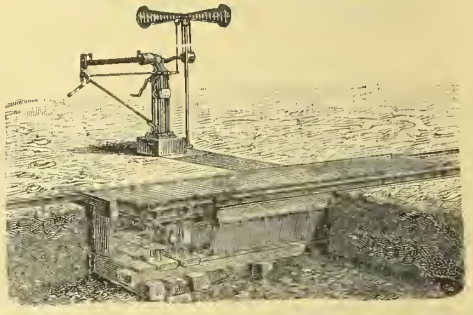
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Mosaikplatten, einfärhig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.

Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.

Wandfliessen, säurefest, für Bäder.

Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.

Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.

Dachplatten.

(420)

TEPLITZER Chamottewaaren-Fabrik Kosten bei Teplitz in Böhmen.

PRAG II., Fortifikationsstr. 4

WIEN I., Lobkowitzplatz 1.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als anch altdeutsche **Kachelöfen.**

Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.

Feuerfestes Materlal für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.

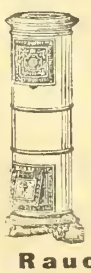
Preis-Courante, **Musterstücke** gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (412)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Specialfabriken

für

PUMPEN WAAGEN

aller Arten, für jeden Zweck.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.

Röhren in allen Grössen.

Kataloge gratis und franco. (402)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 19. Juni 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Nordamerikanisches Eisenbahnwesen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 3. Juni 1894, Z. 4907, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Vorsichten bei Draisinenfahrten.

Die beim Verkehre von Draisinen wiederholt vorgekommenen Unglücksfälle haben die General-Inspection veranlasst, Vorkehrungen zu treffen, welche geeignet sind, die Zahl derartiger Unglücksfälle thunlichst zu vermindern.

Die General-Inspection ist hiebei im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu nachstehenden Directiven gelangt:

1. Die Bremsen der Draisine sollen derart angeordnet sein, dass das Fahrzeug sowohl vom vorderen, als auch vom hinteren Sitze aus bequem und sicher gebremst werden kann, und dass von jedem Sitze aus wenigstens ein Räderpaar bremsbar ist.

2. Die Draisine soll mit Rücklehnen versehen sein und Fusstritte besitzen, welche eine feste Stütze bieten, und deren Neigung gegen die Ebene der Schienenoberfläche einen flachen Winkel bildet.

3. Die Räder sollen in dem oberhalb der Langträger der Draisine gelegenen Theile mit Blenden, welche die ganze Breite des Radkranzes decken, versehen sein.

4. Der Raum zwischen Fusstritt und Sitzfläche soll thunlichst verschlossen werden.

5. Wenn nicht schon durch die Construction der Draisine ein Schutz gegen das Abstürzen der Bedienungsmannschaft gewährleistet wird, sollen geeignete Schutzvorkehrungen getroffen werden.

6. Aus mehrfachen Gründen soll jede Ueberfüllung, resp. Ueberlastung der Draisine vermieden, sohin für jede Draisine die zulässige Belastung (Anzahl der Personen einschliesslich der Bedienungsmannschaft) ermittelt und auf der Draisine in augenfälliger Weise angeschrieben werden.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, bei der Neubeschaffung und bei der Reconstruction von Draisinen auf vorstehende Directiven gebührend Bedacht zu nehmen.

Auch erscheint es im Interesse der die Draisinen benützenden Personen wünschenswerth, dass alle jene im Betriebe befindlichen Draisinen, welche den vorstehenden Bedingungen nicht ganz oder nur theilweise entsprechen, allmälig mit den genannten Verbesserungen ausgestattet werden.

W[illegible] 3. Juni 1894. **Lilienau** m. p.

Nordamerikanisches Eisenbahnwesen.

Die deutschen Eisenbahntechniker, die im verflossenen Jahre die Weltausstellung in Chicago im Auftrage ihrer Regierung besucht haben, sind im Jänner und im März d. J. zu einer Besprechung über ihre Wahrnehmungen auf dem Gebiete des nordamerikanischen Eisenbahnwesens im Deutschen Reichs-Eisenbahnamte zusammengetreten.

Im Nachstehenden bringen wir die über diese Verhandlungen aufgenommene, im „D. R.-A." veröffentlichte Niederschrift.

I. Erdarbeiten.

Nach den Wahrnehmungen der Commissare macht sich, wie in zahlreichen anderen Zweigen der Technik, so auch auf dem Gebiete des Erdbaues das Bestreben geltend, die theuere Menschenkraft durch Maschinenarbeit zu ersetzen.

Trockenbagger werden in ausgedehntem Masse selbst bei weniger umfangreichen Arbeiten benützt. Insbesondere wird eines Stielbaggers gedacht, der zur Aushebung und Erweiterung von Einschnitten verwendet wird. Der Bagger ist mit einer Dampfmaschine auf einem Plattformwagen aufgebracht und arbeitet von einem Geleise aus, das mit dem Fortschreiten des Einschnittes verlängert und gewöhnlich rückwärts wieder abgebrochen wird. Das von dem Stielbagger gelöste Material wird von einem Zuge abgeführt, dessen Wagen direct vom Schöpfer des Baggers geladen werden. Zur Entladung des Materialzuges wird eine Art Pflug verwendet, der schlittenartig von der losgekuppelten Maschine des Materialzuges mittelst eines Seiles über die Plattformwagen gezogen wird und im Vorwärtsschreiten das Material je nach der Bauart des Pfluges entweder nach beiden Seiten oder nur nach einer Seite abwirft. Für dieses Abladeverfahren würden sich allerdings unsere kürzeren Wagen nicht in gleichem Masse wie die langen amerikanischen Wagen eignen.

Die Benützung des schon beim Gold- und Diamantabbau angewendeten Verfahrens, Erdmaterial durch Wasser zu lösen und zu fördern, auch für die Zwecke des Eisenbahnbaues war den deutschen Ingenieuren neu. Es handelt sich hiebei um die Benützung von höher liegendem Gelände für Füllzwecke. Mittelst natürlichen oder auf maschinelle Weise erzeugten hohen Druckes wird ein durch eine Röhrenleitung und schliesslich durch ein konisches Strahlrohr ausfliessender Wasserstrahl gegen das Erdreich gerichtet, der die Masse löst und mit sich fortnimmt. Ist das Material von härterem oder gar felsigem Gefüge, so wird das Gelände durch Unterminiren mittelst des Wasserstrahls zum Einstürzen gebracht. Das eingestürzte Material wird theils durch Hand von einigen wenigen Arbeitern, theils wiederum mit Hilfe des Wasserstrahls zerkleinert und hölzernen Gerinnen zugeführt, die in starkem Gefälle das Gemenge von Wasser und Erdmaterial zur Verwendungsstelle leiten. Die angeschwemmte Masse wird in den Aufträgen durch Steinwürfe oder Begrenzungsbauten aus Faschinen oder beschwertem Stroh zurückgehalten. Durch dieses Verfahren werden sehr solide Aufträge erzielt. Grosse Massen können durch eine ganz geringe Arbeiterzahl bewegt werden. Die Kosten sollen bei umfangreichen Arbeiten unter besonders günstigen Verhältnissen nur 12 bis 15 Pfg., unter mittleren Verhältnissen etwa 25 bis 30 Pfg. für das Kubikmeter betragen. Das Verfahren wird auch zuweilen angewendet, um die „Trestleworks", wenn sie einer Erneuerung bedürfen, anstatt wieder durch Holzbau durch Dämme zu ersetzen.

II. Eisenconstructionen.

Auf dem Gebiete der Eisenconstructionen drängte sich die Wahrnehmung auf, dass die Fachwerksknotenpunkte nicht mehr ausschliesslich als Gelenkbolzen ausgebildet werden. Dach- und Hallenanlagen, aber auch schon Brückenträger werden, anscheinend unter dem Einflusse deutscher Ingenieure, mehr und mehr genietet. Nur bei den Hauptträgern der mittleren und grösseren Brücken hat sich das Gelenk die frühere unbeschränkte Herrschaft zu erhalten gewusst. Immerhin macht sich das Bestreben bemerklich, sich auch bei den Fachwerksträgern der europäischen Bauweise zu nähern.

Von besonderem Interesse war die Mittheilung, dass sich wiederholt an ausgewechselten Gelenkbolzen keine Spur von Abnützung gezeigt habe, dass also anscheinend keine Bewegung um die Bolzen stattfinde. Es ist hieraus zu schliessen, dass die Gelenke den Zweck, die Nebenspannungen, wie sie bei starren Knotenpunkten auftreten müssen, zu beseitigen, nicht erfüllen. Als besonderer Vortheil der Gelenkconstructionen ist allerdings anzuerkennen, dass sie leichter und rascher aufgestellt werden können, was in einzelnen Fällen auch bei unseren Verhältnissen von Werth sein kann. Der Vortheil ist aber nicht so erheblich, dass er Veranlassung geben könnte, allgemein die bei uns übliche bewährte Vernietung der Knotenpunkte zu verlassen.

III. Oberbau.

Nach den übereinstimmenden, in verschiedenen Gegenden gemachten Beobachtungen liegt der Oberbau meist weniger gut als in Deutschland, wo seiner Unterhaltung weitgehende Sorgfalt gewidmet wird. Der Grund ist zum Theil in der Höhe der Arbeitslöhne zu suchen, die dazu führt, die Stopfarbeiten thunlichst einzuschränken, zum Theil in der Schwierigkeit, gutes Bettungsmaterial zu angemessenen Preisen zu beschaffen. Nur auf wenigen östlichen Linien findet sich ein nach deutschen Begriffen genügendes Schotterbett aus Steinschlag oder Kies; im Allgemeinen besteht es aus minderwerthigem Material, vielfach nur aus Prärieerde, die bei trockener Witterung in Staubwolken aufwirbelt. Hin und wieder wird ein brauchbares Bettungsmaterial aus Lehm gewonnen, der im Wechsel mit Kohle aufgeschichtet und gebrannt wird. Das Verfahren ist selbstverständlich nur anwendbar, wo billige Kohle zu Gebote steht, und wird für uns nicht in Betracht kommen.

Den Mängeln der Bettung begegnet der Amerikaner durch die Verwendung zahlreicher Schwellen, die bei dem Holzreichthum des Landes äusserst billig zu erhalten sind. Während in Deutschland auf die Schiene von 9 m Länge meist 10 und 11, nur selten 12 und 13 Schwellen kommen, werden in Amerika auf die gleiche Länge in der Regel 15 oder 16 bis zu 17 Schwellen, allerdings meist von geringerer Breite, eingelegt. Nur auf den erwähnten Linien mit besserem Schotterbett ist die Schwellenzahl geringer, in Hauptgeleisen 14, in Nebengeleisen 12, also immer noch höher als bei uns. Der durch die Schaffung zahlreicher Stützpunkte angestrebte Zweck wird thatsächlich erreicht, denn der amerikanische Oberbau befährt sich im Allgemeinen sicher.

Der ausgiebigen Verwendung der Schwellen ist es auch zu danken, dass sich Schienen, die bei unseren Schwellenentfernungen nicht mehr die nöthige Tragfähigkeit besässen, der Beanspruchung durch schwere Locomotiven und grosse Geschwindigkeit noch gewachsen zeigen.

Für Deutschland, wo man in neuerer Zeit das Bedürfniss empfindet, schwerere Betriebsmittel mit grösserer Geschwindigkeit verkehren zu lassen und in Folge davon beginnt, den Oberbau zu verstärken, kann aus den amerikanischen Erfahrungen der Schluss gezogen werden, dass man mit dem sich zunächst darbietenden Mittel, die Schwellenzahl zu vermehren, erforderlichen Falles bei mässigen Schwellenpreisen noch erheblich weiter gehen kann als bisher, ohne befürchten zu müssen, die Grenze des Zweckmässigen zu überschreiten.

Die amerikanische Schiene unterscheidet sich von der deutschen hauptsächlich durch die grössere Fussbreite, die durchschnittlich der Höhe gleichkommt. Der Kopf ist von einer Breite, wie sie erst unsere neuesten Schienen erhalten, und kaum abgerundet. Die Gewichte kommen den bei uns üblichen ziemlich gleich. Man geht in neuerer Zeit auch in Amerika zu schwereren Schienen über, und es finden sich bereits solche von 50 kg auf

das laufende Meter. Die Schienen werden senkrecht gestellt, ihre Stösse meist versetzt. Die übeln Erfahrungen, die wir mit dieser Stossanordnung früher gemacht und die dazu geführt haben, sie zu verlassen, sind den Amerikanern wohl in Folge der Ausstattung ihrer Fahrzeuge mit Drehgestellen erspart geblieben. Eine Rückkehr zu der verlassenen Construction kommt für uns kaum in Frage.

Die Schienen werden auf den hölzernen Schwellen — eiserne finden sich nicht oder nur in verschwindender Zahl — ohne Zwischenunterlagen ausschliesslich durch Nagelung befestigt. Die Laschen sind, entsprechend der Breite des Kopfes, kräftig; sie werden vielfach mit sechs Bolzen befestigt. Zur Erhaltung der Spurweite finden allgemein Spurhalter Anwendung, eiserne, auf die Schwellen genagelte Stützen, gegen die sich die Schienenköpfe lehnen.

Die amerikanischen Weichen sind einfach, ihre Zungen vielfach gerade. Schleppweichen werden häufig verwendet. In manchen englischen Weichen finden sich statt der Doppelherzstücke bewegliche Schienen, die gleichzeitig mit den Zungen eingestellt werden; eine Bauart, mit der auch bei uns Versuche gemacht worden sind, die aber kein besonders günstiges Ergebniss geliefert haben.

IV. Weichenstellwerke und Signale.

Eine höchst bemerkenswerthe Neuerung auf dem Gebiete der Weichen- und Signalcentralisirung ist ein Stellwerk mit pneumatischem Antrieb und elektrischer Auslösung. Die von einer Dampfmaschine erzeugte Pressluft, die in Röhren zu jeder Weiche geführt wird, wirkt durch elektrisch gesteuerte Kolben auf die Zungen. Das Auslösen geschieht durch Drehung kleiner Contacthebel. Die Geschwindigkeit, mit der auf diesem Apparate gearbeitet wird, lässt sich mit der beim Spielen auf einer Claviatur vergleichen. Ganze Weichenstrassen werden in derselben Zeit umgelegt, die bei mechanischer Kraftübertragung zur Bewegung eines Weichenhebels erforderlich ist. Der Apparat ist zwar ungewöhnlich complicirt, er arbeitet aber trotzdem sicher, und zwar auch auf Entfernungen, bei denen die Bedienung der Weichen mit Gestänge oder Drahtzug unmöglich wäre. Die Anlagekosten sollen ungefähr viermal so hoch sein als die eines Stellwerkes mit mechanischem Antrieb. Die Einführung der neuen Erfindung könnte deshalb zunächst wohl nur bei Bahnhöfen mit sehr lebhaftem Verkehr und rascher Zugfolge, wo auf eine schnelle Bildung der Fahrstrasse besonderer Werth zu legen ist, oder aber bei solchen Anlagen in Frage kommen, wo weit entfernte Weichengruppen in ein Stellwerk einzubeziehen sind. — Es wäre von grossem Interesse, wenn eine deutsche Eisenbahn-Verwaltung bei sich bietender Gelegenheit einen Versuch mit dem System machte.

Die Eigenschaft der Pressluft, Kraft auf grosse Entfernung sicher zu übertragen, hat dazu geführt, sie auch zum Betrieb automatischer Blocksignale zu verwenden. Es finden sich verschiedene derartige Anlagen, theils in Verbindung mit den erwähnten pneumatischen Stellwerken, theils selbstständig mit eigenen Compressoren. Ueberhaupt bürgert sich die Eintheilung der frequenteren Linien in Blockstrecken allmälig ein. Ihr Betrieb ist meist automatisch; zum Umstellen wird ausser der Pressluft hauptsächlich Elektricität verwendet. Angesichts der günstigen Erfahrungen, die man mit den selbstthätigen Blockeinrichtungen in Amerika gemacht hat, möchte es sich trotz des bei uns dagegen herrschenden Misstrauens empfehlen, ausgedehntere Versuche damit anzustellen.

Auf einigen Linien sind Mastsignale in Gebrauch, deren Flügel bei Nacht erleuchtet werden, so dass das Signalbild bei Dunkelheit dasselbe ist wie bei Tage. Nach den auf den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gemachten Erfahrungen versagt indessen die Beleuchtung bei Nebel und Reif den Dienst, so dass die Einrichtung zur Nachahmung nicht empfohlen werden kann.

V. Bahnhöfe.

Die älteren amerikanischen Bahnhöte sind äusserst beschränkt, so dass man oft staunen muss, wie es möglich ist, auf ihnen einen so starken Verkehr zu bewältigen. Der Abstand der Geleise, selbst der An- und Abfahrtsgeleise der Personenzüge ist gering bemessen. Dem immer dringender werdenden Bedürfniss entsprechend sind in neuerer Zeit einzelne ausgedehnte Bahnhöfe gebaut worden, die sich indessen unseren neueren Bahnhöfen kaum an die Seite stellen dürfen, sie jedenfalls nicht übertreffen.

Die Empfangsgebäude auf den kleineren Bahnhöfen sind, wenige Ausnahmen abgerechnet, in einem dem deutschen Besucher dürftig erscheinenden Zustande. Es sind zumeist Holzbauten mit einfachen baulichen Einrichtungen und äusserst bescheidener Ausstattung, wie man sie hier zu Lande selbst an kleinen Orten kaum anwenden würde. Die bewundernswerthe Anspruchslosigkeit des amerikanischen Publicums steht in einem auffallenden Gegensatze zu den Ansprüchen, die man in Deutschland an die Einrichtung und den Comfort der Bahnhöfe zu stellen gewohnt ist.

[Fortsetzung folgt.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Schleppbahn nächst der Station Sedletz-Kuttenberg; Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. April durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project einer normalspurigen, 353 m langen Schleppbahnverbindung zwischen der Station Sedletz-Kuttenberg und der zur fürstlich Schwarzenberg'schen Herrschaft gehörigen Ziegelei der Bauconsens ertheilt. [22. Mai, Z. 27.100.]

— (Schleppbahn in Čalosic-Černosek.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. April durchgeführten politischen Begehung wurde für eine aus der Station Čalosic-Černosek ausgehende und zu der in der Nähe dieser Station zu erbauenden Gärberei der Firma Brüder Taussig in Leitmeritz führende normalspurige Schleppbahn der Bauconsens ertheilt. [30. Mai, Z. 28.884.]

— (Schuppen in Tetschen.) In der Station Tetschen wird für Zwecke der Firma Ferdinand Beher & Söhne ein Latten-Schuppen hergestellt. [25. Mai, Z. 24.590.]

— (Aufstellung eines Wagenkastens in Krzeschitz.) In der Haltestelle Krzeschitz wird ein Wagenkasten zur Aufbewahrung von Brennmaterialien aufgestellt. [27. Mai, Z. 24.088.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Güterschuppen in Pardubitz.) In der Station Pardubitz wurde die Vergrösserung des Güterschuppens vorgenommen. [22. Mai, Z. 22.426.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Wartehalle in Bad Peterkau.) In der Haltestelle Bad Peterkau wurde eine Wartehalle errichtet. [27. Mai, Z. 28.063.]

— (Rampenverlegung.) Das Project für die Verlegung der in km 23·2/3 angeordneten Rampe von 3 m Breite nach km 23·1/2 wurde genehmigt. [30. Mai, Z. 28.062.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Gablonz — Tannwald: Tunnel-Verlängerung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Verlängerung des Tunnels in km 19·8—20·1 bis km 20·205 znr Ausführung genehmigt. [23. Mai, Z. 23.927.]

— (Linie Morchenstern—Josefsthal: Durchlass-Herstellung.) In km 6·383 der Flügelbahn Morchenstern—Josefsthal wurde ein 6 m weiter gewölbter Durchlass hergestellt. [21. Mai, Z. 26.964.]

— (Kamnitzthalflügel: Aufnahmsgebäude in Josefsthal-Maxdorf und Georgenthal-Albrechtsdorf.) Für die Aufnahmsgebäude in den Stationen Josefsthal-Maxdorf und Georgenthal-Albrechtsdorf der Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal wurde der Bauconsens ertheilt. [20. Mai, Z. 25.941.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Frachtermässigung anlässlich der im Anschlusse an die 66. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Wien stattfindenden Ausstellung naturwissenschaftlicher und medicinischer Gegenstände. Das gestellte Ansuchen um Gewährung der üblichen Frachtermässigung für jene Ausstellungsgüter, welche bei der im Anschlusse an die 66. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte im September in Wien stattfindenden Ausstellung naturwissenschaftlicher und medicinischer Gegenstände zur Ausstellung gelangen sollen, wurde in der Conferenz der österr. Eisenbahn-Directoren am 12. April behandelt und hat der Antrag der Directoren-Conferenz, anlässlich dieser Ausstellung die Anwendung des im gemeinsamen Tarife Theil I enthaltenen Ausstellungsgütertarifes für die Ausstellungsgüter zu bewilligen, die Zustimmung der österr. Eisenbahn-Verwaltungen gefunden. [8. Juni, Z. 30.088.]

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

15. Juni: Wegen Dammsetzung zwischen km 0·5—0·6 der Strecke Rudolfswerth—Strascha unterblieb der Verkehr der Züge 2662 und 2451. Der Verkehr wurde mit Zug 2464 wieder aufgenommen.

16. Juni: In Folge Ueberschwemmung und Beschädigung des Bahnkörpers wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Węgierska górka — Saybusch und in der Strecke Piwniczna—Orló eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya):

17. Juni: Wegen Dammbeschädigung in Folge Hochwassers wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Kozy—Kalwarya eingestellt. Voraussichtliche Dauer der Unterbrechung in der Strecke Kozy—Wadowice circa zwei Tage und in der Strecke Wadowice—Kalwarya circa fünf Tage.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über Investitionen zu Gunsten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Der „Vasuti és közlékedési közlöny“ Nr. 61 und dessen darauf folgende Nummern publicirt den vom kgl. ungar. Handelsminister dem Abgeordnetenhause unterbreiteten Gesetzentwurf, betreffend einen zu Zwecken von Investitionen für die kgl. Ungar. Staatsbahnen zu gewährenden Credit von 2,000.000 fl., aus welchen die Kosten folgender Arbeiten zu bedecken sein werden:

1. Die Erweiterung und theilweise Umgestaltung der Station Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a./L.;
2. die Erweiterung der Bahnhofanlagen in Szabadka (Maria Theresiopel) der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony (Semlin)—Belgrad;
3. die Erweiterung der Rangirbahnhöfe in den Stationen Budapest-Ferenczváros und Rákos, sowie den Bau neuer Maschinen-Remisen dortselbst;
4. die Erweiterung des Bahnhofes Szolnok der Hauptlinien Budapest — Szolnok — Nagyvárad (Grosswardein) — Brasso (Kronstadt)—Predeal und Budapest—Szolnok—Arad—Tövis, ferner der Linien Hatvan — Szolnok, Szolnok — Czegled und Szolnok—Knn-Szent Márton;
5. die Erweiterung der Station Hatvan der Hauptlinien Budapest—Hatvan—Ruttka, Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) und der Linie Hatvan—Szolnok;
6. die Erweiterung der Geleiseanlagen in mehreren Stationen der Waagthalbahn;
7. die Verbreiterung der Brücken auf der Strecke Esztergom-Nána (Gran-Nána)—Vácz (Waitzen) der Hauptlinie Marchegg—Budapest.

Der Motivenbericht hebt hervor, „diese Vorlage sei aus dem Wunsche hervorgegangen, die Sicherstellung und die möglichst rasche Abwicklung des Verkehres auf den Ungarischen Staatsbahnen selbst mit grösseren Opfern zu fördern. Alle die Arbeiten, welche der Gesetzentwurf in Aussicht nimmt, wurden bereits im Sinne des heurigen Budgetgesetzes in Angriff genommen. Nun sollen dieselben aber mit Beschleunigung durchgeführt werden, damit die Staatsbahnen den Anforderungen des stellenweise in bedeutendem Masse sich entwickelnden Verkehres genügen können. Dass mit diesem grossen Verkehre nicht nur die Ausgaben eine Vermehrung erfahren, sondern dass auch die Einnahmen constant und beträchtlich steigen, dafür genügt es, den einen Umstand anzuführen, dass nach der definitiven Abrechnung das Netto-Ergebniss des Jahres 1893 sich um 3,417.000 Gulden besser stellt, als das durch den Reichstag votirte Präliminare. Es wäre erwünscht, dass ein Theil dieses Ueberschusses wieder für Investitionen der Staatsbahnen aufgewendet wird, umso mehr, als auch nach Abzug der letzt in Anspruch genommenen 2 Millionen die Staatsbahnen eine wesentlich höhere Summe an die Staatscasse abführen werden, als ursprünglich erwartet wurde.“

Nach kurzer Debatte, in welcher der Minister die Motive, welche ihn zur Forderung dieses Credites veranlassten, ausführlich begründete, nahm das Haus die Vorlage zustimmend zur Kenntniss.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 25. Mai 1894, Z. 32.767, die seinerzeit mit Erlass vom 28. Mai 1893, Z. 37.378/VII, dem Bürgermeister und kgl. Rath Carl Telbisz, als Vorsitzenden des Eisenbahn-Executivcomité des Temesvárer Comitates, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Temesvár der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Kovácsi, Csernegyház, Gyarmata, Bruckenau, Fibis, Máslak, Német-Remetö (Königshof), Charlottenburg, Altringen, Allios, Hidegkút, Keszincs und die Gemarkung der Gemeinden Ujfalu und Lippa in der Station Radna-Lippa mit der Linie Budapest—Arad—Tövis verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlautbarung der Vorschrift über die Ausstellung von Frachtbrief-Duplicaten.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, als Geschäftsführerin der Directoren-Conferenz der ungar. Eisenbahnen, verlautbart, dass die Amtsorgane verhalten sind, von nun ab darüber zu wachen, dass die Duplicate der Frachtbriefe durchaus vorschriftsgemäss ausgefertigt werden. Nach den bestehenden Normen muss nämlich die vollkommene Uebereinstimmung des Inhaltes der Frachtbrief-Duplicate mit allen im Original-Frachtbriefe enthaltenen Eintragungen constatirt und ausser der Stampiglie auch noch durch die Unterschrift des ausfertigenden Beamten bezeugt werden.

Projectirte Localbahn Duna-Szerdahely — Komárom. (Ausbau-Bestrebungen.) Die Interessenten der Comitate Pozsony (Pressburg), Komárom (Komorn) und Györ (Raab), sowie jene der von der projectirten Linie Duna-Szerdahely—Komárom berührten Städte haben in einer unter Vorsitz des Obergespans Béla Rudnay abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Ausbau dieser in Fortsetzung der projectirten Linie Pozsony—Duna-Szerdahely (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 140 ex 1893) herzustellenden Localbahn durch ausgiebige Beitragsleistung zu ermöglichen, und wurden zu deren Gunsten auch bereits für 260.000 fl. Stammactien gezeichnet. Das Raaber Comitat, von welchem ein Gebietstheil am linken Donauufer liegt, ist in Folge dessen gleichfalls an dem Ausbau dieser Linie direct interessirt, während die Stadt Raab selbst, obzwar durch die Donau und eine Entfernung von ca. 10 km von der zukünftigen Bahn getrennt, an deren Ausbau insoferne wenn auch indirectes Inter-

esse hat, als ein namhafter Theil des Getreideverkehres der sehr intensiv cultivirten Insel Schütt durch Vermittlung dieser Linie für den Raaber Umschlagsplatz herangezogen werden wird. Ausserdem wird die kilometrische Bahnlänge zwischen Raab und Pressburg durch eine von der zukünftigen Station Nagy-Megyer der in Rede stehenden Linie ans bis zum Donauufer gegenüber Raab projectirte Flügelbahn eine kürzere sein, als die gegenwärtige via Györ—Hegyeshalom und die Theilstrecke der Anschlusslinie Hegyeshalom—Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) der Transdanubischen Localbahnen.

Localbahn Ungvár—Nagy-Berezsna (Ungthalbahn). (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 1. Juni fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Arpád Képessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, der den Betrieb übernehmenden kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der Interessenten und Anrainer die technisch-polizeiliche Begehung der im Ungvárer Comitate erbanten Linie Ungvár—Nagy-Berezsna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1893) statt. Diese von der Budapester Baufirma Armin Schwarz de Zimony als normalspurige Localbahn erbaute Linie zweigt von der Endstation Ungvár als Fortsetzung der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár gegen Norden ab und wird seinerzeit über Nagy-Polena und Orosz-Ruszka ihre Fortsetzung bis an den Fuss der Karpathen finden. Die Bahn wäre schon im Herbste des Vorjahres dem Betriebe übergeben worden, wenn nicht kurz vor dem bereits anberaumt gewesenen Tage der technisch-polizeilichen Begehnng ein grosser Theil des Bahnkörpers, nahezu sämmtliche Brückenobjecte und selbst Hochbauten durch Hochfluthen in Folge von Wolkenbrüchen zerstört worden wären. Obzwar nun der Bauzustand der reconstruirten Strecke von der Commission als durchaus entprechend bezeichnet wurde, ist die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes noch bis zum Zeitpunkte der Behebung einiger durch Elementarereignisse neuerdings verursachten Schäden an der Ublya-Brücke vertagt worden.

Ausland.

Italien. (Localbahn Corleone-S. Carlo.) Die Regierung hat unterm 31. März durch die Provinz Palermo einer Actiengesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Corleone über Bisacquino und Chiusa Sclafani nach San Carlo, mit der Giltigkeit bis 1973 ertheilt. Die Länge der Linie beträgt 37·672 km und belaufen sich die Kosten auf 4,420.000 L., inbegriffen das rollende Materiale. Der Concessionär ist verpflichtet, die Linie in 4 Jahren auszubauen. Der Staat gesteht eine Subvention von 3000 L. pro Kilometer und für die Dauer von 70 Jahren zu, und zwar von der Eröffnung des Verkehrs auf dieser Bahn angefangen. Die Terrainverhältnisse sind zwar solide, jedoch sind die Steigungen nicht unbedeutende, insbesondere zwischen Chiusa und S. Carlo. — Der Minimal-Cnrvenradius beträgt 100 m. Die Linie zählt 7 Tunnels mit zusammen 725·90 m Länge und 22 Kunstbauten, ferner fünf Stationen, und zwar: Campofiorito, Contessa Entellina, Bisacquina-Palazzo Adriano, Chiusa Sclafani-Giulinna und San Carlo.

— (Eisenbahn Reggio Calabria-Battipaglia.) Die jüngst zur Eröffnung gelangte Strecke Ricadi—Pizzo der Linie Reggio Calabria—Battipaglia ist 33·184 km lang. Dieselbe verlässt die Station Ricadi, durchzieht die Ebene bis La Ruffa, steigt sohin allmälig bis zur Station Tropea und neigt sich dann abwärts durch die Thäler Lumia, Burmaria und La Grazia bis zur Station Monteleone. Von da steigt die Linie neuerdings und erreicht nach Zurücklegung des Tunnels Mondella die Station Pizzo. Die Maximalsteigung beträgt 12·50 pro mille, der Minimalradius der Curven 400 m. Die Strecke zählt nur zwei Tunnels: den genannten Mondella, 946·70 m, und den Tunnel Briatico, 731·50 m lang, 6 Viaducte und die Stationen: Ricadi, Tropea, Parghella, Briatico, Monteleone-P. S. Venere und Pizzo.

— (Pneumatische Tramway in Mailand.) Auf Grund gepflogener Verhandlungen mit der Omnibus-Actiengesellschaft in Mailand werden in den nächsten Tagen mit dem pneumatischen Systeme Maggi (Förderung mit comprimirter Luft) auf einer Linie der genannten Actiengesellschaft Versuche angestellt werden.

— (Generalversammlung der Actionäre der Società delle ferrovie Meridionali.) Die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Società delle ferrovie Meridionali, welche für den 31. Mai anberaumt worden war, musste Mangels der genügenden Anzahl Theilnehmer auf den 20. Juni verschoben werden.

— (Adriatisches Netz. Von rollendem Materiale zurückgelegte Kilometer.) Das rollende Materiale hat in den ersten zwei Trimestern des Betriebsjahres 1893—94 zurückgelegt:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Zurückgelegte Kilometer
I. Trimester		
Locomotiven	1.099	6,488.263
Personenwagen	3.026	27,600.696
Gepäckswagen	642	6,493.924
Frachtwagen	19.553	68,104.679
II. Trimester		
Locomotiven	1.099	6,626.716
Personenwagen	3.026	26,021.315
Gepäckswagen	642	6,637.537
Frachtwagen	19.553	71,612.475

— (Italienische Secundärbahnen.) Die von den italienischen Secundärbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Betriebsjahres erzielten Einnahmen sind folgende:

	Betrieb 1893—94	Betrieb 1892—93	Differenz
Eisenbahn Basaluzzo-Fragarolo	8.570	9.515	— 945
Neapel-Nola-Baiano	275.849	286.974	— 11.125
Turin-Rivoli	110.477	108.569	+ 1.908
Lugano-Eisenbahn	51.466	52.257	— 791
Poggibonsi-Colle	42.035	46.325	— 4.290
Sassuolo - Modena - Mirandola - Finale	232.061	238.435	— 6.374
Turin-Ciriè-Lanzo	403.679	406.771	— 3.092
Eisenbahn Reggio Emilia	166.010	148.312	+ 17.698
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	277.779	278.314	— 535
Bergamo-Ponte della Selva	205.194	202.626	+ 2.568
Parma-Suzzara	100.600	103.925	— 3.325
Torre Arsiero	107.800	114.694	— 6.894
Arezzo-Stia	110.500	108.371	+ 2.129
Vicenza-Schio	256.000	228.903	+ 27.097
Conegliano-Vittorio	59.400	60.044	— 644
Bologna-Portomaggiore	202.500	203.157	— 657
Cividale-Portogruaro	188.500	166.093	+ 22.407
Padua-Montebelluna	96.800	101.444	— 4.644
Vicenza - Treviso und Padua-Bassano	524.500	464.211	+ 60.289
Santhià-Biella	517.548	494.704	+ 22.844
Localbahn von Biella	143.324	94.659	+ 48.665
Nord-Milano	1,802.070	1,730.244	+ 72.826
Novara-Seregno	338.137	301.330	+ 36.807
Compagnia Reale (Sardische Eisenbahnen)	1,204.803	1,274.750	— 69.947
Sardische Secundärbahnen	503.466	405.508	+ 87.958
Suzzara-Ferrara	206.664	163.682	+ 42.922
Arezzo-Fossato	215.134	228.202	— 13.068
Sicula Occidentale	1,141.181	1,258.234	— 117.053

England. (Waterloo and City Bahn in London.) Für den Bau der elektrischen Waterloo and City Bahn sind folgende Offerten eingelangt:

J. Mowlem & Co.	£ 229.064	— 30 Monate
Price & Willis	„ 230.835	— 30 „
J. Firbank	„ 245.184	— 34 „
Walter Scott & Co.	„ 245.555	— 27 „
Pearson & Co.	„ 253.170	— 27 „
Pauling & Elliot	„ 328.114	— 33 „
Perry & Co.	„ 445.828	— 36 „

Die in den fünf ersten Offerten wenig von einander abweichenden Baukostenziffern zeigen, dass die wahrscheinlichen Kosten der Herstellung von Untergrundbahnen sich auf Grund der gewonnenen Erfahrungen bereits ziemlich genau feststellen lassen; die Firma Scott & Co. hat die City and South London Bahn hergestellt. Der Bau wurde der Firma Mowlem & Co. als dem billigsten Offerenten zugesprochen. Nachdem die Bahn ca. 1·5 engl. Meilen lang ist, stellen sich die Baukosten auf 152.700 £ per Meile oder 94.900 £ per Kilometer. Das vom Parlamente bewilligte Actiencapital der Waterloo and City Bahn beträgt 540.000 £, ferner besitzt die Gesellschaft das Recht, 180.000 £ in Schuldbriefen zu emittiren; es verbleibt also noch eine beträchtliche Summe für die elektrische Ausrüstung der Bahn und den Fahrpark, sowie für sonstige Auslagen zur Verfügung. Die Anfangsstation der Bahn ist gerade unterhalb der Station Waterloo der South Western Bahn, u. zw. in einer Tiefe von 35 Fuss unter den Perrons dieser Station. Mit Rücksicht auf diese geringe Tiefe wird von der Herstellung von Personen-

Aufzügen abgesehen und erfolgt der Zutritt zur Untergrundstation durch Stiegen und schiefe Ebenen. Die Endstation ist nächst dem Mansion House gelegen und besitzt dieselbe eine unterirdische Verbindung mit der elektrischen Central London Bahn. Zwischenstationen werden nicht hergestellt, jedoch wird die Nivellete so angeordnet, dass im Bedarfsfalle späterhin nächst der Blackfriars-Brücke noch eine Station hergestellt werden kann. Die Anlage der elektrischen Centralstation erfolgt seitlich, u. zw. im Süden der Waaterloo-Station; mit derselben ist auch die Herstellung von Rangir- und Aufstellungsgeleisen in Verbindnng gebracht. Von der Station Waterloo wird die Linie in zwei Röhren von 12 Fuss Durchmesser in nördlicher Richtung weitergeführt, u. zw. unterhalb York Road, Stamford Road, und sodann unterhalb der Themse. Der Abstieg zur Themse-Unterfahrt erfolgt mit einer Neigung von 1:60. In den Strassenstrecken liegt die Bahn 55—60 Fuss unterhalb des Pflasters, innerhalb der Flusskreuznng 60 Fuss unterhalb der Hochwasser-Marke; der Abstand vom Scheitel des Tunnels bis zur Flusssohle beträgt 20 Fuss. Unterhalb der Themse liegt der Tunnel im Londoner Lehm, und ist nur in den Zufahrten das Anschneiden von wasserführenden Schichten und hieraus resultirenden Bauschwierigkeiten zu erwarten. Der Aufstieg von der Flusskreuzung zum anderen Ufer erfolgt in der Neigung von 1:88. Die Endstation liegt 63 Fuss unterhalb der Strassenfläche. Die Herstellung der Bahn erfolgt durchaus nach der Greathead'schen Tunnel-Ausführungsweise; die Liuie führt nur auf ca. 140 m Länge unterhalb von Gebäuden und privaten Gründen. Bei Beschaffung des Fahrparkes werden die bei der City and Soutwark Bahn hisher gemachten Erfahrungen verwerthet. Die Tunnelröhren dieser Bahn sind nur 10 Fuss bis 10 Fuss 6 Zoll weit, und demgemäss auch die Wagen schmäler. Der Fassungsraum der letzteren hat sich insbesondere in den Stunden des stärksten Verkehres als zu gering bemessen gezeigt. Die Tunnelröhren der Waterloo and City Bahn werden in Folge ihres grösseren Durchmessers auch den Bau günstigerer Wagen mit 9 Fnss Breite ermöglichen, welche 50 Fahrgäste fassen. Die Züge werden aus 7 Wagen hestehen, so dass per Zug 350 Personen befördert werden können. Vorläufig ist noch nnentschieden, ob zwei Wagenclassen eingeführt werden oder nur eine, wie hei den übrigen bestehenden elektrischen Bahnen. Das Bahnunternehmen ist von einer eigenen Bahngesellschaft eingeleitet worden; im Späteren hat jedoch die London and South Western Bahn, deren Interessen durch die Herstellung der elektrischen Bahn gefördert werden, eine 3perc. Garantie des Baucapitales übernommen, und erfolgt durch diese Gesellschaft die Ausführung der elektrischen Bahu unter Beiziehung des Ingenieurs Greathead, welcher bereits den Bau der City and Southwark Bahn leitete. Die genannte Gesellschaft übernimmt anch den Betrieb der elektrischen Bahn gegen 55 pCt. der Roheinnahmen. Der Einnahmen-Ueberschuss über die Garantie wird zu einem Drittel an die London and South Western Bahn und zu zwei Dritteln an die Gesellschaft der Waterloo and City Bahn vertheilt werden.

(„Railway News.")

Schiffahrt.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz 1893. Generalversammlung 1894.) Wie aus dem Geschäftsberichte der Gesellschaft für das Jahr 1893 zu ersehen, wickelte sich der Schiffahrtsverkehr ungeachtet des Forthestandes mancher die Rentahilität ungünstig beeinflussender Umstände, so insbesondere einer intensiven Concurrenz auf der Donau und Save und vereinzelter Quarantänemassregeln gegen die Cholera, im Grossen und Ganzen in zufriedenstellender Weise ab. Insbesondere der Verkehr von der unteren Donau nach Bayern bewegte sich in grösseren Dimensionen. Vom Monate Juni an kam hiezu ein ziemlich lehhafter Export von Futterartikeln und später auch von Gerste aus Westungarn nach Bayern und auch der Verkehr in soustigen Frachtgütern zeigte im Allgemeinen, namentlich in der Richtung zu Thal, eine normale und stetige Entwicklung. Nur die früher namhaften Holztransporte aus dem Savegebiete weisen von Jahr zu Jahr einen Rückgang auf.

Die Betriebsrechnung des Schiffahrtsdienstes weist an Transporteinnahmen 11,251.484·04 (+ 1,290.427·87) fl., an sonstigen Einnahmen 654.414·54 (+ 220.605·53) fl. auf und betragen sonach die gesammten Einnahmen der Schiffahrt 11,905.898·58 (+ 1,511.033·40) fl., denen Ausgaben von 8,623.087·54 (+ 389.548·86) fl. gegenüherstehen, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 3,282.811·04 (+ 1,121.484·54) und nach Abzug der Abschreibungen ein Reinerträgniss des Schiffahrtsdienstes von 1,719.678·02 (+ 1,118.351·13) fl. ergibt, welches Ergebniss in erster Linie den vermehrten Einnahmen aus dem Frachtgeschäfte, nicht minder aber der consequenten Durchführung jener ökonomischen Massnahmen zuzuschreihen ist, denen zufolge die Betriehsausgaben eine im Verhältnisse zu der Zunahme des Verkehres nur sehr mässige Steigerung erfahren haben. Während nämlich die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer von 868,300.000 auf 1.107.900.000, sonach um 239,600.000 (= 27·6 Percent) gestiegen ist, betrug die Zunahme der von der Dichtigkeit des Verkehres unmittelbar abhängenden Ausgaben für den Schiffahrtsdienst nur 325.844·15 fl. (= 5·4 Percent).

Im Betriebe der gesellschaftlichen Bahn Mohacs—Fünfkirchen ergab sich im Personenverkehr eine Einnahmenvermehrung um 622 fl. 45 kr., bei den sonstigen Eingängen eine Vermehrung um 21 834·20 fl., dagegen im Kohlentransporte ein Ausfall von 253.078·94 fl. und im Eil- und Frachtgüterverkehre ein Ausfall von 8101·19 fl., sonach eine Mindereinnahme von 238·723·48 fl. und sonach abzüglich der Verminderung der Auslagen um 10.621·46 fl. ein Mindererträgniss von 228.102·02 fl., welches hauptsächlich der Anwendung billigerer Frachtsätze für die eigenen Kohlentransporte, dann aber auch der Verminderung der tonnenkilometrischen Leistung im Kohlentransporte zuzuschreiben ist. In letzterer Beziehung ist namentlich zu bemerken, dass viele früher von den gesellschaftlichen Kohlengruben über Villány instradirte Transporte im Gegenstandsjahre nur bis Üszög hefördert wurden und dass auch die Transporte nach Mohacs, um die dort angehäuften Vorräthe zu reduciren, entsprechend eingeschränkt wurden.

Der Bergwerkshetrieb ergab ungeachtet grösserer Abschreibungen und des im Juni ausgebrochenen Arheiterstrikes ein Reinerträgniss von 513.421·40 (+ 44.265·18) fl., was zum Theile den günstigeren Verkaufspreisen der Bergwerksproducte, zum Theile der Frachtermässigung für Verschleisskohle auf der gesellschaftlichen Bahnstrecke zuzuschreiben ist. Auch die Qualität der Kohle wurde durch die Vermehrung der Separationsanlagen verbessert.

Im Uehrigen weist das General-Gewinn- und Verlust-Conto hei den Contocorrentzinsen ein Mehr von 55.056·46 fl., bei den Zinsen der Anlehen ein Weniger von 13.876·70 fl. und beim Transportpönale für die Fünfkirchner Bahn ein Weniger von 11.276·78 fl. auf. Eine Mehrbelastung ergiht sich nur in der Ruhrik Cursverluste bei den Tilgungsquoten der Goldanlehen mit 455 fl. und bei den Beiträgen für den Pensionsfond der gesellschaftlichen Angestellten, welche sich auf 468.654·98 (+ 16.340·73) fl. erhöhten. Demgemäss weist der General-Gewinn- und Verlust-Conto einen Gesammtgewinn von 1,669.361·03 (+ 997.928·50) fl. auf. Da dieser Gewinn vom Verlustvortrage aus den Vorjahren per 2,237.527·61 fl. abgeschrieben wurde, verringert sich letzterer auf 568.166·58 fl.

Die Schiffahrt dauerte im Berichtsjahre vom 6. März bis 16. December, sonach durch 286 (— 15) Tage. Die Länge der Betriebslinien verminderte sich durch Auflassung der Fahrten im Kiliaarme zwischen Ismail und Kilia, dann zwischen Sulina nnd Odessa für den Personen- und Frachtendienst um 272 km. Ausserdem wurde der Personenverkehr zwischen Siekovatz nnd Schabatz eingestellt. Gelandet wurde an 330 (+ 14) Stationen, von denen 158 (— 2) mit ständigen Agenten besetzt waren. Die Dampferflotte bestand ohne Berücksichtigung der mit Jahresschluss noch in Bau befindlichen Schiffe aus 187 (— 2) Dampfern mit 16.338 (— 210) nominellen und 71.658 (— 454) indicirten Pferdekräften, und zwar aus 154 Raddampfern (97 Frachtschiffen und Remorqueuren, 34 Passagierschiffen, 23 Local- und Ueberfuhrsschiffen), 25 Schrauhendampfern und acht Kettenschiffen. Der Schlepppark zählte 770 (+ 4) eiserne Waarenhoote mit einem Gesammttragvermögen von 286.144 (+ 5520) t, darunter 5 Waarenboote zu 82 Waggonladungen, 2 Waarenboote zu 74 Waggonladungen, 10 Waarenhoote zu 70 Waggonladungen, 88 Waarenhoote zu 65 Waggonladungen, 6 Waarenboote zu 58 Waggonladungen, 40 Waarenboote zu 53 Waggonladungen, 6 Waarenboote zu 45 Waggonladungen, 25 Waarenboote zu 32 Waggonladungen, 7 Oberhauwaarenboote I. Classe, 7 Oberhauwaarenboote III. Classe, 10 Waarenboote I. Classe, 53 Waarenboote II. Classe, 316 Waarenboote III. Classe, 60 Waarenhoote IV. Classe, 51 Waarenboote V. Classe, 24 Waarenboote VI. Classe und 60 Lichterboote. Ausserdem gehören zum Schiffsparke 4 Dampfbaggermaschinen, 1 Dampfhaggerkrahn, 2 Fruchtelevatoren, 4 schwimmende Dampfkrahne und 1 Dampfpumpenboot.

Zu den Leistungen des Schiffsparkes übergehend, legten die Personenschiffe und Localboote in 104.711 Fahr-

stunden, 1.486.670 km, die Frachtschiffe uud Remorqueure in 213.685 Fahrstunden 1,569.669 km, die Schraubendampfer in 36.577 Fahrstuuden 332.555 km und die Kettenschiffe in 18.595 Fahrstuuden 104.490 km, sonach sämmtliche Dampfer in 373.568 (+ 35.575) Fahrstunden 3.493.384 (+ 209.987) km, die eisernen Waarenboote einschliesslich der Lichterboote 5,285.572 (+ 1,160.884) km zurück. Die Anzahl der geschleppten fremden Schiffe betrng 4286 (+ 400), die von den letztereu im Schlepptau zurückgelegte Wegstrecke 694.239 (+ 74.164) km. Die Gesammtleistnng der gesellschaftlichen Remorqueure erreichte sonach 5,979.811 (+ 1,224.088 = 25·7 Percent) Schleppbootkilometer. Im Personenverkehr wurden 3,151.414 (— 119.938) Passagiere befördert, und zwar im Post- und Seedienste 708.006 (+ 44.404) Passagiere, im Local- und Ueberfuhrsdienste 2,443.408 (— 164.342) Passagiere. Dagegen betrug die Zahl der geleisteten Personenkilometer 112.868.006 (+ 1,336.387). Im Güterverkehr gelangten insgesammt 2,178.529 (+ 348.155) Tonnen zur Aufgabe, darunter Kaufmaunsgüter 1,119.689 (+ 117.114) Tonnen, Körnerfrüchte 918.922 (+ 249.241) Tonnen, Regiekohle 139.918 (— 18.200) Tonnen. Die mit der Beförderung dieser Güter verbundene Tonnenkilometerleistung beträgt: Für Eilgüter 3.212.963, für Frachtgüter 430,354.054, für Frucht 536,561.643, für Militärgnt 237.269, für Regiekohle 46,645.154 und für Regiegüter 1.147.368, sonach zusammen 1.018.158.451 Tonnen. Hinzugerechnet die Tonnenkilometerleistung für remorqnirte Güter per 60.147.914 nnd für remorquirte Frucht per 29,582.266 ergibt sich eine Gesammtleistung von 1.107.888.631 (+ 239.567.948) Tonnenkilometern.

Bezüglich der Ueberwinterung des gesellschaftlichen Schiffsparkes erwähnt der Bericht, dass dieselbe im Allgemeinen trotz des ungewöhnlich strengen Winters 1892/3 von keinem nennenswerthen Unfalle begleitet war. In Turn-Severin mnssten allerdings ausserordentliche Vorkehrungen zum Schutze gegen die abgehenden Eismassen getroffen werden, doch erfüllten diese Schutzmassregeln, bei deren Ausführung die rnmänischen Regierungsorgane die thatkräftigste Unterstützung leisteten, vollständig ihren Zweck.

Die Fahrbahn war fast während des ganzen Jahres infolge günstiger Wasserstände eine gute und lässt sich auch der günstige Einfluss der allerorts fortschreitenden Regnlirungsbanten nicht verkennen. Die Sprengungen im Passauer Kachlet und im Struden bei Grein nehmen ihren regelmässigen Fortgang, ebenso die Regnlirungsarbeiten auf der niederösterreichischen Donanstrecke, zwischen Theben und Asvány, an den Donankatarakten nnd am Eisernen Thore, wodurch auch eine bessere Ausnützung der Fahrzeuge im Gegenstandsjahre ermöglicht wurde.

Als sehr zweckmässig erweist sich die Vermahlung der Fahrrinne, sowie die Erhebung der geringsten Fahrwassertiefen nnd wird diese im allgemeinen Interesse der Schiffahrt gelegene Leistnng auf österreichischem Gebiete derzeit von der Gesellschaft gegen eine von der Staatsverwaltung gewährte Pauschalvergütung besorgt. Behufs Verbesserung der Fahrrinne wurde sowohl in Bayern als anf der österreichischen und ungarischen Donanstrecke dann in der Drau mit Baggerrechendampfern gebaggert. In Ober- nnd Niederösterreich wurden die Kosten dieser Arbeiten vergütet. Auch die Winterhäfen in der Fischa, in Altofen nnd in der Cigliana wurden, nnd zwar dnrch Eimerbaggerungen vertieft, welche Leistung 198 Arbeitstage umfasste. Die Hälfte der anf den Fischahafen entfallenden Baggerkosten wnrde von der Donau-Regulirungs-Commission vergütet. Für fremde Rechnnng arbeiteten die gesellschaftlichen Eimerbagger dnrch 28 Tage. Die gesellschaftlichen Stromräumungsabtheilungen, für deren Arbeiten die ungarische Regierung eine Pauschalvergütnng leistet, beseitigten auf der Donaustrecke Theben—Gross-Maros in 91 Arbeitstagen 111 Stöcke u. s. w., aus der Kulya und Save in 139 Arbeitstagen 189 die Schiffahrt hindernder Objecte.

Die Kettenschiffahrt konnte im Gegenstandsjahre ohne wesentliche Störungen anfrecht erhalten werden, nachdem die rechtzeitig aus dem Strome ausgebohene Kette während der Schiffahrtseinstellnng sorgfältig reparirt nnd wieder betriebsfähig gemacht worden war.

Die Zahl der bedeutenden Havarien zeigt auch im Gegenstandsjahre eine mit Rücksicht auf die Dichtigkeit des Verkehres erfreuliche Abnahme. Hervorzuheben sind der Untergang des Waarenbootes A 5, welches am 10. Juni im Tan des Dampfers „Nnssdorf“ bei starkem Seitenwinde nnd Wechselströmung an den im Ban begriffenen Pfeiler der Eisenbahnbrücke Czernawoda stiess, leck wnrde nnd in die Nähe des Ufers gebracht, sank. Die Ladnng havarirte, das Object konnte gehoben werden; das Aufgreifen des mit 2022 q Weizen beladenen Waarenbootes Nr. 290 im Tau des Dampfers Számos auf einen schwimmenden Stock bei Noskovie am 22. Juni, wodurch das zweite Magazin eiu Leck erhielt und 835 q Frucht havarirten; das Leckwerden des Waarenbootes 5315 am 28. August gelegentlich der Anstellung am Umschlagplatze nächst der Passauer Strassenbrücke durch Aufgreifen auf eiu Riff, wobei von den 3510 q Mais 1453 schadhaft wurden; das Aufgreifen des mit 21.101 q Gerste beladenen, im Tau des Kettendampfers Trauu befindlichen Waarenbootes Nr. 5301 auf einen in der Fahrbahn gelegenen alten Anker bei Passage der Furth „Sonnlacke“ nächst Greifenstein, wobei 239 q Gerste vernässten; das Leckwerden des thalfahrenden Dampfers Albrecht vor der Station Adony dnrch Auffahren auf einen in der Fahrbahn gelegenen grossen Baumstrunk am 29. August 1893, das Leckwerden des mit 1520 q Gerste beladenen, im Tau des Kettendampfers Erlaf befindlichen Waarenbootes Nr. 864 auf einen alten Steinsporn bei Nussdorf am 31. August nach einem Kettenbruche wobei 460 q Gerste havarirten; die Havarie des 4020 q Weizen führenden, im Tau des Dampfers Almas gehenden Waarenbootes 6574 bei Wallsee am 2. October durch Aufgreifen auf einen Stock, wobei 714 q Ladung beschädigt wurden; das Auffahren des 4000 q Gerste führenden, im Tau des Dampfers „Germania“ fahrenden Waarenbootes Nr. 25 bei Slankamen am 18. October an einen angeschwemmten Stock, wobei das Fahrzeug zufolge des erhaltenen Leckes bis znm Deck versank und die ganze Ladung havarirte; endlich das Aufgreifen des 2500 q Hafer führenden Waarenbootes Nr. 204 am 11. December auf einen alten Steinwurf bei Fischamend, wodurch 578 q von der geladenen Frucht havarirten.

Auf der gesellschaftlichen Werfte in Altofen wurden die beiden im Bau befindlichen grossen Remorqueure „Banhans“ und „Thommen“ der Vollendung nahe gebracht und der Bau eines nenen Dampfers, „Temesvár“, begonnen. Von eisernen Waarenbooten wurden sechs zu 450 t und zehn zu 650 t fertig gestellt, zwei zu 650 t nahezu vollendet und sechs zu 450 t zur Hälfte gehaut. Dampfer „Ariadne“ nnd sechs eiserne Waarenboote wurden in Pontons umgestaltet, der Umbau der Maschinen für die Dampfer „Komárom“ und „Petöfi“ vollendet, der Bau der Maschinen für den neuen Propeller „Ressel“ und den neuen Heckraddampfer „Temesvár“, sowie die Montage der eingelieferten Maschine für Dampfer „Banhans“ begonnen. Die hereits 1892 landemisirte, mit senkrechter Luftpumpe und Kulissenstenerung versehene Reservelocalmaschine des Sägewerkes wurde als Schiffsmaschine mit neuer Schranbe in Propeller „Ismail“ eingebaut. Ausserdem wurden zahlreiche Reconstructionen und Reparaturen an Dampfern, Waarenbooten, Pontons und sonstigen Objecten ausgeführt, Localboot Nr. VII, fünf eiserne Pontons, zwei hölzerne Pontons, eine eiserne und zwei hölzerne Plätten cassirt. Der mittlere Arbeiterstand der Werfte betrug 1290 (+ 83) Köpfe, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 406.817 (+ 50.281), von welch letzteren 67.267 für Neubauten, 4717 für Umbauten, 137.270 für Dampfbootreparaturen, 50.485 für Reparaturen der Waarenboote und Landnngsobjecte, 70.517 für Vorrathsarbeiten, 76.561 für auswärtige Dienststellen und allgemeine Regie verwendet wurden.

Auf der Werfte in Korneuburg wurden unter Anderem Adaptirungen und Reparaturen auf den Dampfern „Altenburg“, „Ebersdorf“, „Fischamend“, „Gisela“, „Marie Valerie“, „Jnno“, „Kalocsa“, „Tolna“, „Enns“, „Kamp“, „Komárom“, „Traun“, „Zágráb“, „St. András“, „Prater“, „Rákos“, Localboot Nr. V und VI ausgeführt. Am Stapel waren zwei Dampfer, 10 Waarenboote, sechs Landungsobjecte, fünf diverse Fahrzenge. Cassirt wurden ein eiserner, vier hölzerne Pontons und zwei hölzerne Plätten. Der mittlere Arbeiterstand betrug 174 (— 10) Köpfe, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 52.665 (— 5581), wovon auf Dampfbootreparaturen 23.301, auf Waarenboot- und Landungsobject-Reparaturen 16.560, auf auswärtige Dienststellen und allgemeine Werftregie 12.804 entfallen. Die zur Ansführung kleinerer und dringender Reparaturen bestimmten schwimmenden Werkstätten in Wien, Budapest, Semlin und Galatz leisteten die ihnen übertragenen Arbeiten in 31.623 Arbeitstagen.

Die Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft fand am 28. Mai unter dem Vorsitze des Administrationspräsidenten Sr. Excellenz des Geheimen Rathes und Ministers a. D. Dr. Anton Freiherr v. Banhans statt. In derselben waren 58 Actionäre erschienen. Von der Verlosung des Geschäftsberichtes wurde über Antrag des Actionärs Herz Umgang genommen, dem verstorbenen Vicepräsidenten der Administration, Oberbaurath Achilles Thommen, vom Präsidenten ein warmer und tiefempfundener Nachruf gewidmet, der Administration das Absolutorium ertheilt, der Beitrag zum Schiffsassecuranzfonde auf drei weitere Jahre in der bisherigen Höhe bestimmt und

Administrator Hofrath Ritter v. Bayer zum Vicepräsidenten der Administration gewählt.

Plattensee-Schiffahrt. (Einführung directer Anschlüsse an die Züge der Südbahn.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass von nun an directe Anschlüsse der Schiffscurse an bestimmte Züge der Südbahnlinie Budapest — Kanizsa — Pragerhof eingeleitet werden. Zwischen Füred und Siófok verkehren Vormittags dreimal (vom 1. Juli angefangen viermal) und Nachmittags dreimal die Dampfer, die auch zu den Villencolonien täglich zwei- bis viermal Fahrten machen. Für Curgäste werden sehr billige Tour- und Retourkarten Füred—Siófok mit eintägiger Giltigkeit ausgegeben.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis zum 24. Juni.)

Adriatischer Dienst

19. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

20. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metcovich", Capitän B. Cohol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

21. „ um Mitternacht: Dampfer „Thetis", Capitän A. Benedettich, nach Venedig.

22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreete", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milna, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

23. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Messina", Capitän A. Mocole, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän G. Mariani, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Chios. Ferner nach Mytilene, Dardanellen, Vathy, Tschesmè und Rhodus.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän E. Radeglia, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli, und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Venus", Capitän G. Covacich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.

22. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

23. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän A. Mitis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Sulina, Galatz, Braila.*) Varna und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie". Capitän G. Costanzo, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Juli, zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

25. Juni, Dampfer „Pandora", Capitän R. Mayer, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Obwohl die Berührung von Samsun infolge der Contumaz vorläufig eingestellt ist, werden Güter für jenen Hafen angenommen, jedoch ohne Verpflichtung für die regelmässige Weiterbeförderung von Constantinopel nach dem Bestimmungsorte.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Berechnung der Lieferfrist.) Im Verkehre zwischen Ungarn und Rumänien kommen, gemäss einer Verständigung der beiderseitigen Verwaltungen, die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens und damit auch das entsprechende Frachtbrief-Formulare zur Anwendung. Eine Sendung, welche unter Benützung und in Begleitung des internationalen Frachtbriefes aus einem dieser Länder in das andere befördert worden war, hatte zwar nicht mehr Lieferzeit als die im internationalen Uebereinkommen vorgesehene Maximalfrist beansprucht, aber nach der Behauptung des Absenders längere Zeit, als nach seiner Versicherung nach den von ihm vorgeschriebenen Tarifen der Bahn hätte beansprucht werden dürfen. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat über diesfalls gestellte Anfrage, ob die Lieferfristberechnung nach diesen Tarifen oder nach dem internationalen Uebereinkommen zu rechnen sei, Nachstehendes geantwortet: Wenn mit Zustimmung der betheiligten Regierungen die Eisenbahnen das internationale Uebereinkommen als Transportrecht in dem Verkehr zwischen Ungarn und Rumänien angenommen haben und der dementsprechende Frachtbrief die Sendung vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte begleitet hat, so gelten die in jenem Uebereinkommen enthaltenen Maximallieferfristen, soweit sie in den im Frachtbriefe vorbehaltenen Reglementen und Tarifen nicht zu Gunsten des Publicums abgeändert sind. Es muss daher dem Reclamanten überlassen werden, diese Reglements und Tarife demgemäss zu consultiren. Jedenfalls schliesst die blosse Thatsache, dass im Frachtbriefe zwei verschiedene Tarife vorgeschrieben waren, die Anwendung der Bestimmungen des von den Verwaltungen für den directen Verkehr zwischen Ungarn und Rumänien adoptirten gemeinsamen Rechtes nicht aus.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1894, Nr. 5.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 8. Juni bei der Firma:

„Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor"

eingetragen, dass Franz Xaver Wirth, Industrieller und Grossgrundbesitzer in Villach, mit Erlass Seiner Excellenz des k. k. Handelsministers vom 1. Mai 1894, Z. 1004/H.-M., zum Verwaltungsraths-Mitgliede ernannt, und dass demselben das statutenmässige Firmirungsrecht ertheilt worden ist.

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Am 25. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Johann Grafen Harrach die XII. ordentliche Generalversammlung der Böhmischen Commercialbahnen abgehalten. Der pro 1893 vorgelegte Geschäftsbericht constatirt, dass trotz des minder günstigen Verlaufes der Zuckercampagne im abgelaufenen Jahre eine Steigerung des Erträgnisses erzielt wurde. Es betrugen nämlich die Betriebseinnahmen 622.741 fl. (+ 11.480 fl.), die Betriebsausgaben 334.519 fl. (— 7584 fl.), so dass sich ein Reinerträgniss von 288.222 fl. ergibt. Der Betriebscoëfficient berechnet sich mit 48·34 pCt. gegen 50·65 pCt. im Vorjahre. Von dem Reinerträgnisse wurden 228.912 fl. zur vierpercentigen Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld per 55,722.800 fl. verwendet. — Von dem Reste beschloss die Generalversammlung dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, 15.000 fl. in die Prioritätentilgungs-Reserve zu hinterlegen, während die erübrigenden 44.310 fl. vereinbarungsgemäss der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar mit 25 pCt. als Antheil am Betriebserträgnisse und mit 75 pCt. auf Abschlag der gesellschaftlichen Schuld zu überweisen sind. — Wegen Ablaufes der Functionsdauer des Verwaltungsrathes wurde zunächst die Mitgliederzahl desselben für die nächste dreijährige Functionsdauer wie bisher mit neun festgesetzt, und wurden Seitens der Generalversammlung Rudolf Ritter v. Grimburg, Dr. Franz Ritter v. Haberler, Johann Klima, Vincenz Graf Nemes, Heinrich Freiherr v. Pereira-Arnstein und Carl Rimböck in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Die statutenmässig den Donatoren zustehende Nominirung von drei weiteren Verwaltungsraths-Mitgliedern, als welche bisher Johann Graf Harrach, Fürstgrossprior Graf Guido Thun-Hohenstein und Alexander Prinz Thurn-Taxis fungirten, wird später erfolgen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juni d. J. in Anerkennung des bei Abwendung der Folgen eines Eisenbahnunfalles bethätigten entschlossenen Verhaltens dem Stationsvorstande der priv. Südbahn-Gesellschaft, Oberofficial Ottomar Schneider in Brixen das goldene Verdienstkreuz, dem Locomotivführer Josef Minatti das silberne Verdienstkreuz mit der Krone und dem Aushilfsheizer Josef Ceolan das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Am 1. Juli 1894 gelangen in nachfolgenden Relationen directe Fahrkarten für die einfache Fahrt zu den neben angesetzten Preisen zur Einführung:

Kilometer	Von Pulkau nach	über	Einfache Fahrt: Personenzug II.	Personenzug III.	Oe.N.W.B. ermässigter Zug II.	Oe.N.W.B. ermässigter Zug III.	k. k. öst. Stb. Personenzug II.	k. k. öst. Stb. Personenzug III.
			Classe					
			Gebühr in Gulden ö.W. incl. Stempel					
20	Hötzelsdorf-Geras		—	—	0·42	0·22		
30	Wappoltenreith-Raabs		—	—	0·62	0·32		
43	Göpfritz-Gr.-Siegharts		—	—	1·03	0·52		
60	Schwarzenau-Zwettl		—	—	1·23	0·62		
69	Vitis		—	—	1·54	0·78		
75	Pürbach-Schrems		—	—	1·54	0·78		
85	Gmünd		—	—	1·85	0·93		
	Von Stockerau nach:							
78	Hötzelsdorf-Geras	Sigmundsherberg*)	2·21	1·11	—	—		
88	Wappoltenreith-Raabs		2·41	1·21	—	—		
101	Göpfritz-Gr.-Siegharts		2·82	1·41	—	—		
118	Schwarzenau-Zwettl		3·02	1·51	—	—		
127	Vitis		3·33	1·67	—	—		
133	Pürbach-Schrems		3·33	1·67	—	—		
143	Gmünd		3·64	1·82	—	—		
	Von Zellerndorf nach:							
53	Göpfritz-Gr.-Siegharts		—	—	1·23	0·62		
70	Schwarzenau-Zwettl		—	—	1·43	0·72		
79	Vitis		—	—	1·74	0·88		
85	Pürbach-Schrems		—	—	1·74	0·88		
95	Gmünd		—	—	2·05	1·03		
	Von Znaim nach:							
80	Göpfritz-Gr.-Siegharts		—	—	1·84	0·92		
97	Schwarzenau-Zwettl		—	—	2·04	1·02		
106	Vitis		—	—	2·35	1·18		
112	Pürbach-Schrems		—	—	2·35	1·18		
122	Gmünd		—	—	2·66	1·33		
172	Budweis		—	—	3·57	1·79		
221	Pisek		—	—	4·59	2·30		
307	Pilsen		—	—	7·14	3·57		
	Zwischen Neu-Cerekwe und:							
84	Deutschbrod	Iglau	2·13	1·07	—	—		
87	Okříško		2·13	1·07	—	—		
96	Startsch-Trebitsch		2·33	1·17	—	—		

*) Die Fahrkarten über Sigmundsherberg gelangen nur in der angegebenen **einen** Richtung zur Ausgabe.

Wien, am 6. Juni 1894. [484]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IX zum Hefte Nr. 1.

Mit 1. Juli 1894 ist zum Hefte 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1891 der Nachtrag IX in Kraft getreten, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·02 Mark erhältlich.

Wien, am 13. Juni 1894. [485]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Localbahn Königshan-Schatzlar.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. [486]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Localbahn Königshan-Schatzlar.

K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. October 1891 giltigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. [487]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der k. k. pr. Kuttenberger Localbahn.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Einführung des Nachtrages II.

Am 1. Juli 1894 tritt zu dem Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen.
2. Fahrpreise für Hin- und Rückfahrkarten.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. [488]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha.

K. k. priv. Localbahn Časlau-Zawratetz-Třemošnitz-Časlau-Močowitz.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen.
2. Schülerkarten für die Strecke Časlau—Wrdy-Bučic.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. [489]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung
der k. k. priv. Localbahn Časlau-Zawratetz-Třemošnitz-Časlau-Močowitz.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Nachtrag IV zu den Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie Expressgut vom 1. October 1890 (im Localverkehre).

Mit 15. Juli 1894 tritt der IV. Nachtrag zum genannten Tarife in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Preise für Hin- und Rückfahrkarten der I.—XIII. Zone für die II. und III. Classe Personenzug nebst diesbezüglichen Bestimmungen, ferner geänderte Bestimmungen über die Berechnung des Frachtzuschlages für Declaration des Interesses an der Lieferung von Gepäck, Hunden und Expressgut, endlich erleichternde Bestimmungen über die Ausfertigung von Arbeiterlegitimationen zur Erlangung ermässigter Fahrpreise.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen oder durch die gesellschaftliche Direction in Prag zum Preise von 10 kr. ö. W. pro Stück zu beziehen.

Prag, am 15. Juni 1894. [490]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife.

Am 1. Juli 1894 gelangt Nachtrag V zum Tarife vom 10. September 1892 für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderung von Stationsnamen, neue Frachtsätze für die Stationen Engelsdorf und Bauzen, neue und abgeänderte Frachtsätze von den Stationen Wiesa k. k. St.B., Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht) St.E.G., Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno B.E.B., Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und des Kilometerzeigers. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis 15. August 1894 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1894. [491]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 gelangen zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

Nachtrag VII zu Theil II, Heft 1, enthaltend Einbeziehung von Stationen, Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 (Papier), Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 38 (Baumwolle) und Berichtigungen;

Nachtrag V zu Theil II, Heft 2, enthaltend Ergänzung der Tarifvorschriften, Aufhebung von Frachtsätzen und Einbeziehung von Stationen;

Nachtrag VII zu Theil II, Heft 3, enthaltend Einbeziehung von Stationen, Ermässigung von Frachtsätzen für den Verkehr mit der Station Andrichau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Berichtigungen.

Diese Nachträge können durch die betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 14. Juni 1894. [492]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1894 tritt der Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1894, in Kraft.

Derselbe enthält neben einer Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen hinsichtlich der Lieferungs-Zuschlagsfristen, die Aenderung mehrerer Frachtsätze des Haupttarifes, die Aufnahme der Stationen Deutsch-Liebau, Mährisch-Neustadt, Mährisch-Schönberg, Petersdorf-Ullersdorf, Teplitz-Waldthor, Treublitz, Volksgarten und Zöptau in die Classen- und Ausnahmetarife, die Erweiterung des Ausnahmetarifes XV für Salz, eine Druckfehler-Berichtigung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen, zum Preise von 50 Heller = 25 kr. ö. W. zu beziehen.

Wien, am 17. Juni 1894. [493]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 sind auf Seite 38 des vom 1. September 1893 giltigen Tarifes, Theil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes die Frachtsätze Bregenz—Rorschach,

Serie I und II von 32 auf **30 Ctms.**
Serie III von 27 auf **23 Ctms.**

zu berichtigen.

Wien, am 13. Juni 1894. [494]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.)

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen vom 1. September 1893 zur Einführung.

Hiedurch wird der Ausnahmetarif Nr. 12 auf Seite 127/128 des Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. September 1889, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 15. Juni 1894. [495]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. August 1894 n. St. tritt der Nachtrag II zu dem vom 20. December 1892 a. S./1. Jänner 1893 n. St. giltigen Tarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neuberechnete Frachtsätze für Stationen der kgl. Rumänischen Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1894. [496]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarife.

Am 1. Juli 1894 gelangt Nachtrag VII zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigung und Aenderung von Stationsnamen, neue und abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin, Erfurt und Magdeburg, neue und abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Wiesa k. k. St.B., Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht) St.E.G., Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno B.E.B., ferner Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühr und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1894. [497]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband tritt mit 1. Juli 1894 unter dem Titel Theil II, Heft 2, ein neues Tarifheft in Kraft, durch welches das gleichnamige Tarifheft vom 15. Mai 1891 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt wird.

Das neue Tarifheft umfasst den Verkehr zwischen den Stationen der Linien Budapest (sämmtliche Bahnhöfe)—Bruck a/L., Györ—Gyanafalva und Kis-Czell—Székesfehérvár der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, den Stationen Csaktornya, Székesfehérvár und Szombathély der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und den Stationen der Linie Graz—Fehring der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie den Stationen der Westungarischen Localbahn, der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö und Szombathely-Pinkafö einerseits und den Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Wien [excl.] — Bruck a/Leitha) und der Localbahn Schwechat-Mannersdorf andererseits und enthält directe Frachtsätze für die in die regulären Tarifclassen eingereihten Eil- und Frachtgüter, ferner Ausnahmetarife für in einzelnen Relationen zu befördernde nachfolgende Artikel, und zwar: Brennholz, Erdäpfel, Holzkohle, Holzkohlenziegel, Kalk, gebrannt, Steine, Torf und Torfziegel, Ziegel, Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Oelsaaten, Reis, Stärke und Stärkemehl, Wein und Weinmost, Emballagen und frisches Obst.

Das neue Tarifheft ist bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1894. [498]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen."

Zu dem im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande ab dem 1. November 1893 giltigen Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" tritt mit 1. Juli 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Neue directe Frachtsätze für den Classengüterverkehr.
b) Ergänzung der Post Nr. 3 durch Aufnahme neuer Stationen.
c) Berichtigung.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1894. [499]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Tarif-Theil II.

Am 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif, Theil II, des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aufnahme der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) in den Ausnahmetarif Nr. 7;
Neuer Ausnahmetarif Nr. 21;
Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes;
Aenderung eines Stationsnamens.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Pfennige für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Juni 1894. [500]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Ausnahmstarife für Flachs und Hanf.

Mit 20. Juli a. St./1. August n. St. 1894 tritt ein Nachtrag I (zugleich Neuausgabe der bisherigen Nachträge I und II) zu dem vom 19. April a. St./1. Mai n. St. 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) in Kraft.

Derselbe enthält ausser den durch die Nachträge I (vom 1. October n. St. 1893) und II (vom 15. März n. St. 1894) veranlassten Aenderungen auch die Einbeziehung der Station Rjäsan-Oka der Moskau-Kasaner Eisenbahn in den Tarif.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 5 Hellern bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1894. [501]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Frachtsätze für Grosscotta.

Die in den Sächsisch-Oesterreichischen Tarifheften 1 und 3, sowie im Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes III für Rottwerndorf gelten vom 1. Juli 1894 an unter Zurechnung von 1 Pfg. pro 100 kg auch im Verkehre mit Grosscotta.

Wien, am 14. Juni 1894. [502]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Directe Fahrkarten zwischen Lundenburg und Carlsbad.

Vom 1. Juli 1894 an gelangen für den Personenverkehr zwischen Lundenburg und Carlsbad über Prag-Staatsbahnhof-Saaz-Komotau directe Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen:

Von oder nach	Nach oder von Carlsbad bei				
	Schnellzügen			Personenzügen	
	in der				
	I.	II.	III.	II.	III.
	Wagenclasse				
	Gulden inclusive Stempelgebühr				
Lundenburg . . .	25·39	16·93	8·47	11·29	5·65
	pro Billet				

Wien, am 15. Juni 1894. [503]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Hochbau-Arbeiten im 8. Baulose (auf dem Bahnhofe Heiligenstadt) im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 118.980 fl. 55 kr. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fach-Abtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 2. Juli 1894, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juni 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 30. Juni 1894 fällige Zinsen-Coupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird, und zwar:
jener der Schuldverschreibungen lit. A per 1500 Mk. D. R. W. mit 30 Mk. D. R. W. und
jener der Schuldverschreibungen lit. B per 300 Mk. D. R. W. mit 6 Mk. D. R. W.
vom 1. Juli 1894 an
in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
eingelöst.

Teplitz, den 15. Juni 1894.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Farbiges
Carbolineum Krause
zum antiseptischen, dauerhaften und gut deckenden Anstrich auf Holz- und Mauerwerk. (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1168	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	O r l é	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau nnd Floridsdorf-Donau-feld	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bis zur Durchführung im Tarif-wege, längstens aber bis Ende December 1894	Anhang zum Tarif „Theil II — Heft 4 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes“	85 kr. ö. W.	82·4 kr. ö. W.	2·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1169	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Schotter und Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Vysočan Chrast Slatinan Chrudim	Josefstadt-Jroměř	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	L o c a l t a r i f e	V e r s c h i e d e n	kr. 26·0 13·4 11·8 11·0	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Josefstadt als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Der Porto-Zuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung. Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung in Josefstadt-Jroměř bestimmt sein
1170	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Schmieröle	Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz nnd Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai und umgekehrt	Langenzersdorf	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief nnd Wagen, nnd zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	P f e n n i g e 179 174 226	145*) 140*) 192	34 34 34	Im Kartirungswege		

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1171	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	K l e i e	Böhmisch-Leipa	Chemnitz Crimmitschau Döbeln Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.) Freiberg i. S. Meissen Miltitz Nossen Pirna Praneitz Riesa Schandau Sebnitz oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Besteben keine directen Frachtsätze	Pfge. 82 102 80 54 57 57 57 68 65 68 73 48 78 75 39 45		Im Kartirungswege		
1172	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkies	Triest S.B. und Finme	Lundenburg	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwend. Wagen. Anf- und Aaladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife	Directer Tarif besteht nicht	158 Heller		Im Kartirungswege		
1173	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhhf. Ostrau bis znr Verladestelle der Montanhahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere via Lundenburg	Grussbach-Schönau loco	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	35·1 kr.	33·1 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1174	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		S c h o t t e r W a g r a m G ö d i n g			Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen für Erhaltungszwecke der Holics-Gödinger Localbahn-Action-Gesellschaft bestimmt und an den Stations-Vorstand oder an die Streckenleitung in Göding adressirt sein; Anf- und Abladen der Sendungen durch Organe des Versenders, bezw. Empfängers	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	14·3 kr. 7·0 kr. 7·3 kr.			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1175	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Strassnitz	Robatetz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	8·3 kr.	6·3 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
1176	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Göding	L u n d e n b u r g	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Lundenburg bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende August 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	5·5 kr.	2·9 kr.	2·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Lundenburg als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Grossbach-Schönau loco und transito (letzteres für Sendungen von Frättingsdorf)				8·7 kr.		5·8 kr.	2·9 kr.			
1177	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineralkheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser, sowie für Petroleumfässer in umgekehrter Richtung	Elbeteinitz (St.E.G.) und Pardubitz (S.N.D.V.B. und St.E.G.)	Winterberg und vice versa	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des seit 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	60·7 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 67 ex 1894, unter Pos. 1144, für Kohlen-Transporte verlautbarten Kundmachung ist in der 3. Zeile zwischen den Worten „u n d“ und „i n“ das Wort „ist“ einzuschalten.

TARIF

für den

Transport von Eil- und Frachtgütern

im

Local- und directen Verkehre der Eisenbahnen Russlands.

Den P. T. Subscribenten der deutschen Ausgabe dieses Tarifes beehren wir uns mitzutheilen, dass dieselbe nunmehr fertiggestellt ist und mit dem Versandt in den nächsten Tagen begonnen wird.

Die Redaction der „Ost-Europäischen Tarif-Rundschau“

Wien, XIII., Hietzing, Am Platz Nr. 4.

(432)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. nnd k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.

Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Hanpt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Sammelladnngen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bnreau.

Mitglied der Dentschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hanptbureau: BERLIN NW., Lünebnrgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 3.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Herschelstrasse 18.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.
		NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bnreau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgnt-Sammelstelle nach nnd von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagernng von Gütern aller Art. Petrolenm-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnreau für internationale Transporte.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtnngen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfnrt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bnreau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packlente. — Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.

INTERNATIONALE TRANSPORTE

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhans-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA, CZERNOWITZ.
Filialen: Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Sokal, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Nadbrzezie.

Speditions-Bureanx der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Commercielle Agentnr und Speditions-Bureau der Bnkowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretnng für Galizien nnd die Bnkowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition nnd Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition nnd Commission.

A. Oppenheim

Bank, Speditionund Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtnngen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Brannkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.

Spedition nnd Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu Perlmoos (vorm. Angelo Saullich) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmäseiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenienr- und Architekten-Vereine in Wien anegearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung nnd Prüfung von Portland- nnd Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienstr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Dépôt für das Küstenland, Triest und Finme.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Kronland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt nnd Umgebnng.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. Wien, 21. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Nordamerikanisches Eisenbahnwesen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Otrokowitz nach Wisowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem August Kopetzky, Wirthschaftsbesitzer und k. k. Professor in Brünn, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Otrokowitz nach Wisowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. Mai 1894. Z. 27.391.

Nordamerikanisches Eisenbahnwesen.

(Fortsetzung.)

VI. Betriebsmittel.

A) Locomotiven.

Einleitend wird bemerkt, dass die Ansicht, die amerikanischen Locomotiven seien besser construirt, sie lieferten einen günstigeren Nutzeffect als die deutschen, den Thatsachen nicht entspreche. Richtig ist nur, dass der Amerikaner in der Lage ist, seine Locomotive schwerer zu bauen und sie dadurch leistungsfähiger zu gestalten. Der Raddruck unserer Locomotiven darf 7 t nicht übersteigen, weil sie auf sämmtliche deutsche Hauptbahnen müssen übergehen können, deren Oberbau höhere Einzellasten zur Zeit nur auf verhältnissmässig wenigen Strecken mit Sicherheit aufzunehmen vermag. Der Amerikaner ist an solche Vorschriften nicht gebunden; er kann die Belastung seiner Achsen nach der Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken der einzelnen Strecke bemessen, auf der die Locomotive verkehren soll. Er wendet in neuerer Zeit Raddrücke bis zu 9 t (bei der Expresslocomotive der New-Yorker Centralbahn sogar 9·5 t) an, so dass es ihm möglich wird, das für die Leistungsfähigkeit bei langsamer Fahrt massgebende Adhäsionsgewicht um etwa 35 pCt. höher zu halten und die Heizfläche, von deren Grösse die Leistung bei rascher Fahrt abhängt und die ihrerseits mit dem Kesselgewichte wächst, in demselben Verhältniss zu vermehren. Eine amerikanische Locomotive kann also gegenüber einer deutschen von derselben Achsenzahl eine um ein volles Drittel höhere Leistungsfähigkeit besitzen, ohne dass ihr in constructiver Hinsicht besondere Vorzüge zuzuerkennen wären. Dazu kommt, dass man in Amerika, wo sich früher als bei uns das Bedürfniss geltend gemacht hat, schwere Züge mit grösserer Geschwindigkeit zu fahren, eher dazu übergegangen ist, die Achsenzahl der Locomotiven zu vermehren. Während unsere Locomotiven bis vor wenigen Jahren fast allgemein nur 3 Achsen erhielten, wurden in den Vereinigten Staaten schon vor langer Zeit Locomotiven mit 4 und 5 Achsen gebaut, so dass heute Amerika eine verhältnissmässig viel grössere Zahl schwerer Locomotiven besitzt als wir.

In Beziehung auf die Vermehrung der Achsenzahl sind wir neuerdings dem amerikanischen Beispiel gefolgt. Die Schnellzuglocomotiven für höhere Leistungen erhalten jetzt meist 4 Achsen, 2 Treibachsen und 2 in einem Drehgestelle vereinigte oder sonst gelenkig angeordnete Laufachsen, die Güterzuglocomotiven für gebirgige Linien 4, mitunter auch 5 gekuppelte Achsen. Unsere neueren Schnellzuglocomotiven können auch bezüglich der Schnelligkeit mit den amerikanischen wetteifern. Bravourstücke, wie sie hin und wieder in Amerika ausgeführt werden, wo Versuchszüge angeblich eine Geschwindigkeit von 100 Meilen = 160 km in der Stunde erreicht haben, sind bei uns allerdings nicht zu verzeichnen. Ihnen stehen die im Interesse der Sicherheit getroffenen Bestimmungen unserer Betriebsordnung im Wege; man legt eben bei

uns, und zwar mit bestem Erfolge, ein noch grösseres Gewicht auf die Sicherheit als in Amerika.

Die Neuerungen im Bau unserer Locomotiven sind zum Theil unter dem Einflusse amerikanischer Erfahrungen nach eingehenden, an Ort und Stelle gemachten, in umfassenderen Abhandlungen niedergelegten Studien deutscher Maschineningenieure eingeführt worden. Die Studienreisen im Jahre 1893 haben daher auf dem Gebiet des Locomotivbaues eine verhältnissmässig geringe Ausbeute geliefert, so dass sich die weitere Besprechung auf wenige Punkte beschränkt.

Unter Anderem wird erwähnt, dass die aus Europa stammende Verbundeinrichtung der Locomotivmaschinen auch in Amerika immer mehr Eingang finde. Die von der Baldwin'schen Locomotivfabrik in grösserer Zahl gebauten Locomotiven mit einem grossen und einem kleinen Cylinder auf jeder Seite gehörten indessen streng genommen nicht zu den Verbundmaschinen, seien vielmehr als Woolf'sche Maschinen zu bezeichnen. Angesichts der bei dieser Bauart stattfindenden Vermehrung der einzelnen Locomotivtheile und der ungünstigen Beanspruchung der Kreuzköpfe könne jedoch diese Construction nicht besonders empfohlen werden.

Die hohe Kessellage, die der amerikanischen Locomotive den Eindruck des Massigen verleiht, wird an sich gleichfalls nicht zur Nachahmung empfohlen. Sie zeigt indessen, dass es keinem Bedenken begegnet, den Schwerpunkt höher zu legen als bei uns üblich, wenn dadurch sonstige Vortheile erzielt werden können.

In der Bemessung des Tenderinhalts geht man in Deutschland weiter als in Amerika, wo man es nicht schwer nimmt, die Züge unterwegs zum Zweck des Wasserfassens halten zu lassen. Die Einrichtungen, die es gestatten, dass die Locomotiven während der Fahrt ihren Wasservorrath erneuern, haben bis jetzt nur auf den Bahnen, wo sehr schnell fahrende Züge verkehren, Anwendung gefunden.

Auffallend ist der billige Preis, zu dem die amerikanischen Locomotiven trotz der hohen Arbeitslöhne geliefert werden. Es erklärt sich dies erstens aus dem Umstande, dass jede Fabrik nur wenige Typen, und zwar nach eigenen Entwürfen, baut, dass sie also von den Vorschriften und Plänen der Eisenbahnverwaltungen mehr oder minder unabhängig und dadurch in die Lage versetzt ist, eine grössere Anzahl Special-Werkzeugmaschinen zu benutzen und auf diesen einzelne Locomotivtheile in Masse und zu billigen Preisen im Vorrath herzustellen. Sodann werden, weil ein vorzügliches Gusseisen zur Verfügung steht, viele Bestandtheile gegossen, die bei uns geschmiedet werden müssen; selbst die Trieb- und Laufradgestelle werden meist aus Gusseisen hergestellt. Zu den Feuerbuchsen verwendet man beinahe ausschliesslich Flusseisen, während in Deutschland das haltbarere, aber ungleich theurere Kupfer vorgezogen wird. Die Nietlöcher werden gestanzt, nicht gebohrt. Der Rahmen ist leichter construirt, weil der Amerikaner die Cylinder und den Kessel mit als tragende Theile betrachtet, während wir diese Function dem Rahmen zuweisen. Auch werden die einzelnen Theile entfernt nicht so sauber bearbeitet wie bei uns; man begnügt sich damit, die reibenden Flächen genau herzustellen, die sonstigen Flächen aber werden mehr oder weniger roh gelassen.

Die Lebensdauer der amerikanischen Locomotiven ist aus diesen Gründen und auch in Folge ihrer stärkeren Ausnutzung eine wesentlich kürzere als die der deutschen, was indessen den nicht zu unterschätzenden Vortheil mit sich bringt, dass Fortschritte im Maschinenbau rascher zur Einführung gelangen können als da, wo der Hauptwerth auf lange Dauer der Locomotiven gelegt wird.

B) Wagen.

Die bei den Locomotiven erwähnte Vereinfachung und Einheitlichkeit in der Herstellung tritt auch beim Wagenbau hervor und verbilligt die Fabrikation.

Verwendung von Holz. Die ausgedehnte Verwendung von Holz ist gleichfalls von Einfluss auf den Preis. Nicht allein der Wagenkasten, sondern auch das Untergestell wird fast ausschliesslich aus diesem Material hergestellt, was in einem Lande, das bisher über so reiche Holzvorräthe verfügte, leicht erklärlich ist. Eine Verminderung der Holzbestände macht sich aber jetzt schon geltend, und es ist bereits schwierig geworden, die grösseren Langträger der Untergestelle in einem Stücke zu beschaffen.

Die Verwendung von Holz zu den Untergestellen, namentlich zu den Langträgern, trägt zweifellos in erheblichem Masse zu dem ruhigen, sanften Gange bei, durch den sich die amerikanischen Personenwagen im Allgemeinen auszeichnen. Ueber die Frage, ob es sich auch für uns empfehle, dem Holz im Bau der Personenwagen wieder mehr Platz einzuräumen, gehen die Ansichten auseinander. Von einer Seite wird darauf hingewiesen, dass eiserne Träger widerstandsfähiger seien und daher eine höhere Sicherheit böten als hölzerne, die bei Zusammenstössen zersplitterten. Von anderer Seite wird dagegen bemerkt, dass dem Holze durch Armirung mit Eisen- oder Stahlblech dieselbe Widerstandsfähigkeit verliehen werden könne; man möge sich deshalb der Vortheile, die das Holz unstreitig biete, nicht begeben. Hiezu drängten nicht nur die Beobachtungen in Amerika und England, sondern auch die Wahrnehmungen im eigenen Lande, wo die in die Orientexpresszüge eingestellten Wagen der Schlafwagen-Gesellschaft, bei deren Bau das Holz eine verhältnissmässig bedeutende Rolle spiele, ungleich sanfter und ruhiger liefen als selbst die neuesten vierachsigen Wagen der preussischen D-Züge. Es empfehle sich dringend, sowohl bei zwei- wie bei mehrachsigen Wagen ausgedehntere Versuche mit einem gemischten Systeme zu machen, bei dem die Theile, die die verticalen Stösse auf den Wagenkasten übertragen, aus Holz herzustellen und soweit sie auch horizontale Stösse aufzunehmen haben, mit Eisen zu armiren wären.

Drehgestelle. Der Umstand, dass die amerikanischen Wagen auf Drehgestellen laufen, wirkt in Verbindung mit ihrem bedeutenden Gewichte und grossem Radstande ebenfalls günstig auf den ruhigen Gang der Fahrzeuge ein. Namentlich in der Geraden gehen diese Wagen ruhig und ohne jede Schlingerbewegung; nur in den Curven macht sich hin und wieder ein Stossen unangenehm bemerkbar. Bei den gewöhnlichen Personenwagen besitzt das Drehgestell zwei, bei den längeren Schlaf- und Luxuswagen meist drei Achsen. In diesen Wagen besonders erfreut man sich einer sanften angenehmen Bewegung.

Die Versammlung stimmt darin überein, dass es sich trotz der unleugbaren Vorzüge der mit Drehgestellen ausgerüsteten Personenwagen für uns nicht darum handeln könne, vollständig zu diesem System überzugehen. Drehgestelle könnten nur unter grossen Wagen verwendet werden, bei kleineren Wagen vermehrten sie das todte Gewicht zu sehr. Die engeren Maschen des deutschen Eisenbahnnetzes, die geringere Ausdehnung vieler Strecken,

andererseits das Bedürfniss, in die über längere Linien laufenden Personenzüge eine grosse Anzahl von Curswagen einzustellen, die weniger Plätze enthalten könnten, wiesen darauf hin, dass wir auf unsere kleineren Wagen nicht verzichten dürften. Ebenso herrscht aber darüber Einigkeit, dass die Beobachtungen an den Drehgestellwagen ein Sporn für uns sein müssten, in unseren Bestrebungen, den Gang der kleineren Wagen zu verbessern, fortzufahren. Neben der allgemeinen Verwendung von Lenkachsen und von grossen Radständen müsse insbesondere der Federung, die an den amerikanischen Drehgestellen ungleich besser sei, eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet werden. Der Anregung, überall dort, wo man mit zwei Achsen nicht auskomme, gleich zu Drehgestellen überzugehen und den Neubau dreiachsiger Personenwagen womöglich ganz aufzugeben, wird von der Mehrzahl der Anwesenden zugestimmt. Von anderer Seite wird indess bemerkt, dass vierachsige Wagen möglichst lang gebaut werden müssten, wenn das auf den einzelnen Sitzplatz entfallende Gewicht nicht zu gross werden solle, dass aber selten ein Bedürfniss nach so grossen Wagen vorliege, weshalb auf den dreiachsigen Wagen als Zwischenstufe nicht ganz verzichtet werden könne.

Räder. Die Räder der amerikanischen Wagen werden meist gegossen. Die besseren Personenwagen erhalten vielfach Papierräder, die zu dem ruhigen Gange der Wagen gleichfalls beizutragen scheinen. Die Papierräder sind theuer, sollen aber erheblich länger halten als Gussräder. Die Reifen können auf den Papierscheiben nicht solide befestigt werden, was dazu geführt hat, die damit in Deutschland früher gemachten Versuche wieder einzustellen. Zu neuen Versuchen wird von keiner Seite gerathen.

Zugstangen. Durchgehende Zugstangen werden in Amerika im Allgemeinen nicht verwendet; die Zugkraft wird meist von den Rahmen aufgenommen.

Kuppelungsvorrichtungen. Selbstthätige Kuppelungsvorrichtungen sind schon heute an einer grossen Anzahl von Personen- und Güterwagen vorhanden und haben den an eine solche Kuppelung gestellten Anforderungen entsprochen, so dass die Ausrüstung sämmtlicher Eisenbahnwagen der Vereinigten Staaten mit selbstthätigen Kuppelungen bis Ende des Jahres 1897 durch Gesetz vom 2. März 1893 vorgeschrieben werden konnte.

Hienach und nach den Beobachtungen an Ort und Stelle darf die Aufgabe, mit der man sich seit Jahrzehnten beschäftigt hat, eine praktisch brauchbare selbstthätige Kuppelung zu schaffen, wohl als gelöst betrachtet werden.

Bei der grossen Wichtigkeit dieser Einrichtung und da keine Aussicht vorhanden ist, unsere jetzige Kuppelung in brauchbarer Weise selbstthätig zu machen, erscheint es nothwendig, der Frage näher zu treten, ob es nicht möglich wäre, das amerikanische Princip auch für eine Aenderung der Kuppelung der europäischen Eisenbahnfahrzeuge nutzbar zu machen und auf diesem Wege deren Selbstthätigkeit zu erzielen. Es scheint dies, auch unter Beibehaltung seitlicher Puffer ausführbar zu sein.

Die Versammlung verhehlt sich nicht, dass der Uebergang zu einer anderen Kuppelung nicht nur mit erheblichen Kosten, sodern auch mit gewissen betriebstechnischen Schwierigkeiten verknüpft sein würde, sie hält es aber für möglich, den letzteren zu begegnen. Jedenfalls sollten bei Local- und Kleinbahnen, deren Wagen nicht auf andere Bahnen übergehen, schon jetzt nur selbstthätige Kuppelungen angewendet werden.

Bremsen. Mit Luftdruckbremsen, die, von verhältnissmässig geringen Ausnahmen abgesehen, nach dem System Westinghouse gebaut werden, sind in Amerika nicht nur die meisten Personenwagen, sondern auch schon viele Güterwagen ausgestattet. Nach gesetzlicher Bestimmung sollen bis Ende 1897 so viele Güterwagen damit ausgerüstet sein, dass sämmtliche Züge von der Locomotive aus ohne Zuhilfenahme der Handbremse regiert werden können. Der Grund dieses raschen Vorgehens wird darin zu suchen sein, dass die Bedienung der Handbremsen mit Gefahr für das Personal verknüpft ist, weil sie bei den Güterwagen von den Dächern aus in Thätigkeit gesetzt werden müssen. Güterzügen, die auf ihre ganze Länge durchgehende Bremsen führen, begegnet man übrigens noch selten, häufiger Zügen mit beiderlei Arten, wo dann die Wagen mit durchgehenden Bremsen auf die Locomotive folgen und in erster Linie zur Regelung der Geschwindigkeit benützt werden.

In Deutschland drängen die Verhältnisse entfernt nicht in demselben Masse dazu, auch die Güterzüge mit durchgehenden Bremsen zu führen. Unsere Handbremsen werden von den Plattformen der Wagen oder von bedeckten Sitzen aus bedient, wobei das Personal durch Wegebrücken, Tunnels u. dgl. nicht gefährdet ist. Auch führen wir nicht im gleichen Masse geschlossene Güterzüge, sondern es müssen unterwegs häufig Wagen aus- und eingestellt werden, was bei Luftdruckbremsen immer mit einigen Umständlichkeiten verknüpft ist. Endlich scheinen sich auch die Schnellbremsen mit unserer Kuppelung weniger gut zu vertragen; wenigstens ist durch Versuche nachgewiesen worden, dass längere Züge von 60 und mehr Achsen fast regelmässig und selbst bei langsamer Gangart zerreissen, wenn sie — im Falle der Gefahr — rasch gebremst werden oder wenn eine unbeabsichtigte Nothbremsung eintritt. Ehe dieser Uebelstand durch Verbesserung der Bremsconstruction oder durch Aenderung der Kuppelung beseitigt worden ist, möchte es fraglich sein, ob in der Einführung der Luftdruckbremse bei unseren Güterzügen überhaupt ein Vortheil zu erblicken wäre. Keinesfalls liegt ein Grund vor, damit rascher vorzugehen als jetzt, wo die Gepäckswagen, sowie diejenigen Güterwagen damit ausgerüstet werden, die unter Umständen mit Personenzügen zu befördern sind.

Einrichtung der Personenwagen. Die amerikanischen Personenwagen sind sämmtlich Durchgangswagen. Bei uns wurden solche Wagen bis in die neueste Zeit fast nur im Localverkehre verwendet; im weiteren Verkehre laufen mit wenigen Ausnahmen nur Abtheilwagen. Die Verschiedenheit mag in den gesellschaftlichen Verhältnissen beider Länder ihren Ursprung haben. In Amerika gab es früher thatsächlich und gibt es auch heute nominell meist nur eine einzige Classe, während bei uns, wo das Bedürfniss des weniger Bemittelten, billig befördert zu werden, in ganz anderer Weise berücksichtigt wird, mindestens drei, meist aber vier Classen bestehen und überdies für Frauen und Nichtraucher besondere Räume verlangt werden. Diesen Anforderungen kann bei Abtheilwagen besser entsprochen werden als bei Durchgangswagen. Darüber, welchem System an sich der Vorzug gebühre, gehen die Meinungen beträchtlich auseinander. Während die einen den grösseren Werth auf die Annehmlichkeit legen, den die Durchgangswagen dadurch bieten, dass man seinen Platz gelegentlich wechseln, im Wagen, ja selbst im ganzen Zuge umhergehen könne, auch hervorheben, dass solche Wagen besser zu lüften und zu heizen seien und den Dienst des Personals er-

leichterten, betonen andere die grössere Bequemlichkeit der Sitze in den Abtheilwagen, die zudem die Möglichkeit böten, sich auszustrecken, wenn der Abtheil nicht voll besetzt sei, und wollen in der Abgeschlossenheit von der Menge der Mitreisenden gerade einen Vortheil des anderen Systems erblicken.

Die Versammlung kann sich nur dahin einigen, dass für die über weite Strecken geschlossen durchfahrenden Ueberlandzüge, wo der Reisende darauf angewiesen ist, im Zuge verpflegt zu werden und zu schlafen, Durchgangswagen nicht werden entbehrt werden können, dass es aber wünschenswerth sei, wenn diese Züge nur eine, höchstens zwei Classen führten.

Wie bemerkt, gibt es in Amerika auch heute noch nominell meist nur eine Classe; thatsächlich bestehen aber doch Unterschiede, einerseits nach unten — für Farbige, für Einwanderer u. s. w. —, andererseits nach oben — Luxuswagen, die dem Wohlhabenden gegen ein verhältnissmässig nicht hohes Aufgeld besondere Bequemlichkeiten bieten. Der Luxuswagen in seinen verschiedenen Formen als Sleeping-, Parlor-, Dining-, Buffet-Car ist für das Reisen in Amerika von besonderer Bedeutung geworden. Man findet jetzt kaum einen über grössere Strecken laufenden Personenzug, in den nicht mindestens ein oder mehrere Wagen von Pullmann oder seinen jüngeren Concurrenten Wagner, Krabel u. s. w. eingestellt wären; oft sind sogar ganze Züge aus solchen Wagen zusammengesetzt. Die Wagen haben theils Mittel-, theils Seitengang und sind meist mit grossem Luxus, sowie mancherlei Bequemlichkeiten eingerichtet.

Schlafwagen. Die Schlafwagen mit Mittelgang konnten der Mehrheit der Anwesenden keinen Beifall abgewinnen. Man ist in solchen Wagen nicht in dem Masse von seinen Mitreisenden getrennt, wie wir es bei unseren Begriffen von Schicklichkeit, namentlich auch im Interesse der reisenden Damen, glauben fordern zu müssen. Wenn auch unsere Schlafwagen mit Abtheilungen keineswegs schon als vollkommen angesehen werden könnten, so sei das bei ihnen angewendete Princip, die Reisenden mehr von einander zu trennen, das sich übrigens in neuerer Zeit auch in Amerika Geltung verschaffe, für uns das allein richtige.

Auch der übertriebene Aufwand, mit dem die Luxuswagen ausgestattet werden, findet die Billigung der Versammlung nicht. Wohl sei es in einem Lande, das über eine Fülle edler Holzarten verfüge, gerechtfertigt, davon zur Austäfelung der Wagen ausgedehnten Gebrauch zu machen, dagegen seien die überladenen Schnitzereien, die reiche Drapirung mit kostbaren Stoffen u. dgl. nicht allein überflüssig, sondern wegen der Schwierigkeit, sie gründlich zu reinigen, geradezu zu verwerfen. Als beachtenswerth wird die grosse Ausdehnung der Waschräume in den Schlafwagen und der Küchen in den Speisewagen erwähnt, die unseren Einrichtungen zum Muster dienen könnten.

Die luxuriös ausgestatteten Parlor-Cars sind nach Ansicht der Versammlung weder wirklich angenehm, noch für unsere Verhältnisse erforderlich.

Als einer praktischen Einrichtung wird eines Brettchens gedacht, das in die Fensteröffnung eingeklemmt werden kann und den Reisenden gegen Zugwind, Staub und den Rauch der Locomotiven wirksam schützt. Man ist zwar bei unserer Fenster-Construction gegen Zugwind besser gedeckt als bei dem amerikanischen Fenster, das durch Schieben von unten nach oben geöffnet wird; immerhin könnte aber die Einrichtung auch für uns in Frage kommen. Erwähnt wurden ferner die Doppelfenster, die sich bei vielen Wagen, insbesondere den Schlafwagen vorfinden, die Staubgitter, die zwischen die halbgeöffneten Fenster geklemmt werden, sodann die Kloseteinrichtung mit Wasserspülung und die schmalen Tische, die nach Bedarf zwischen den Sitzen angebracht werden können.

Eine von den übrigen Wagen abweichende Bauart zeigen die Wagen der Hochbahnen in New-York und Chicago. Sie haben an den Enden Längs- und in der Mitte Quersitze. Der ganz durchlaufende Mittelgang ist zwischen den Längssitzen so breit, dass eine grössere Anzahl von Personen darin stehen kann. Diese Bauart ermöglicht eine sehr rasche Entleerung der Wagen, die auch durch die breiten Plattformen, den praktischen Thürverschluss und die Höhenlage der Bahnsteige begünstigt wird. Wie beobachtet wurde, vollzieht sich das Ein- und Aussteigen bei solchen Wagen noch schneller als selbst bei Abtheilwagen, weil der amerikanische Passagier gewöhnt ist, nur an der Stirnseite des Wagens aus- und an seinem Ende einzusteigen, so dass die Einsteigenden nicht auf die Aussteigenden zu warten haben.

Heizung der Personenwagen. Die Heizung der Personenwagen wird durch deren Bauart, sowie bei continuirlichem Heizsystem dadurch erleichtert, dass in Folge der Zusammensetzung der Züge aus grossen Wagen nur wenige Verbindungsstellen vorhanden sind. Die Verbindungsschläuche werden meistens wie die Schläuche der Luftdruckbremsen gekuppelt und können sich selbstthätig entkuppeln, was als ein Vorzug vor unserer Einrichtung anzusehen ist.

Praktische Erfahrungen über die Wirkung einzelner Heizsysteme konnten die Commissäre nicht sammeln, da sie die nordamerikanischen Bahnen in den Sommermonaten bereist haben.

Vielfach wird Warmwasserheizung mittelst des bekannten, auch in europäischen Schlafwagen eingeführten Bakerofens angewendet. In neuester Zeit werden dabei die Oefen nicht nur für Kohlenheizung, sondern zur Erhöhung der Feuersicherheit zur Heizung mit Dampf eingerichtet, der der Locomotive entnommen wird.

Auf dem Gebiete der Dampfheizung findet sich eine neuere Einrichtung, wobei das Condensationswasser aus der Heizleitung durch eine auf dem Tender aufgestellte Pumpe angesaugt wird. Dadurch soll es möglich werden, selbst bei starker Kälte 12 Wagen mit Dampf von nur einer Atmosphäre Ueberdruck zu heizen.

Besonders günstige Ergebnisse soll das Heizsystem von Morton liefern, bei dem poröse Thonröhren von 35 mm Wandstärke, die von 100 mm weiten eisernen Röhren umschlossen sind, als Träger der Wärme dienen. Sie werden durch den Dampf der Locomotive, jedoch nur während der Zeit des Aufenthaltes auf den Stationen, erhitzt und nehmen dabei so viel Wärme auf, dass sie die Wagen während der Fahrt auch zwischen entfernteren Stationen genügend warm zu halten im Stande sind.

Erleuchtung der Personenwagen. Zur Erleuchtung der Wagen wird Petroleum und Gas, meist Fettgas nach dem System Pintsch, verwendet. Vereinzelt ist eine Beleuchtung durch Gasolin bemerkt worden, die jedoch feuergefährlich zu sein scheint.

Der elektrischen Beleuchtung steht auch der Amerikaner im Allgemeinen noch abwartend gegenüber. Immerhin ist sie drüben schon viel verbreiteter als bei uns, was darauf zurückzuführen ist, dass die Personenzüge in grösserer Anzahl geschlossen über weite Strecken geführt werden, wobei

eine einzige Stromquelle genügt. Die Dynamomaschine wird manchmal in einem besonderen, mit Dampfkessel und Dampfmaschine ausgerüsteten Wagen aufgestellt, von dem aus der Zug auch im Winter geheizt wird. Bei uns, wo fast regelmässig unterwegs Wagen aus- und einzustellen sind, die elektrischen Leitungen also häufig unterbrochen werden müssten, stehen solchen Einrichtungen noch manche Schwierigkeiten entgegen.

Güterwagen. Auch die amerikanischen Güterwagen besitzen, wie die Personenwagen, mit verschwindenden Ausnahmen Drehgestelle. Ihre durchschnittliche Tragfähigkeit ist deshalb höher als die unserer Wagen und steigt bis auf etwa 30 t, ohne dass das Eigengewicht in demselben Verhältniss zunähme. Bei uns hat sich das Bedürfniss, die Ladefähigkeit zu erhöhen, noch nicht in dem Masse geltend gemacht, dass es gerathen wäre, allgemein zum Bau vierachsiger Güterwagen überzugehen. Unsere neueren Erfahrungen über die Ausnützung der Wagen von 12·5 und 15 t Ladefähigkeit scheinen vielmehr darauf hinzuweisen, dass man mit der Ladefähigkeit des gewöhnlichen Güterwagens zur Zeit nicht höher gehen sollte als bis 15 t, ein Nettogewicht, das noch auf zwei Achsen befördert werden kann, und bei dem das Verhältniss des Eigengewichtes zur Nutzlast kaum ungünstiger ist, als bei Drehgestellwagen von der doppelten Tragfähigkeit. Wagen zur Beförderung besonders schwerer Gegenstände bauen auch wir schon längst mit Drehgestellen.

Was über die leichte Bauart der amerikanischen Wagen im Allgemeinen gesagt wurde, trifft bei den Güterwagen in erhöhtem Masse zu. Sie bestehen zum grössten Theil aus Holz und sind deshalb sehr billig. Sie dauern aber auch meist nur kürzere Zeit, so dass unsere erheblich solider gebauten und daher im Betriebe sicheren Güterwagen, die wohl drei- bis viermal so lange halten, im Grunde genommen nicht theurer sind.

Specialwagen von zweckmässigen Constructionen, Kühlwagen für leicht verderbliche Waaren, Güterwagen mit Heizeinrichtungen, Viehwagen mit vorzüglichen Einrichtungen zum Tränken und Füttern des Viehes während der Fahrt finden sich bei verschiedenen Verwaltungen. Man hat indessen in dieser Beziehung in Deutschland schon wesentliche Fortschritte gemacht, die jenen in Amerika wenig nachstehen werden. Dass man in solchen Einrichtungen hin und wieder zu weit gehen kann, haben unsere Versuche mit Fütterungsanlagen in den Viehwagen bewiesen, wobei sich gezeigt hat, dass unser Vieh unterwegs weder zu fressen noch zu saufen pflegt.

Schneepflüge. Schneepflüge werden im nördlichen Theile der Vereinigten Staaten bei den klimatischen Verhältnissen des Landes in grösserem Umfange verwendet als bei uns. Besonderer Anerkennung erfreuen sich die rotirenden Schneeschaufeln. Mit ihrer Hilfe können selbst die höher gelegenen Gebirgsstrecken, die unter Schneeverwehungen schwer zu leiden haben, offen gehalten werden. Die meilenlangen hölzernen Schneedächer, durch die man früher solche Strecken zu schützen suchte, deren Unterhaltung aber recht kostspielig war, weil sie leicht Feuer fingen und abbrannten, lässt man nach den mit diesen Maschinen gemachten günstigen Erfahrungen mehr und mehr eingehen. In Deutschland sind in den letzten Jahren einige solche Schaufelräder nach amerikanischen Mustern gebaut worden; in den schneearmen Wintern hat sich aber keine Gelegenheit geboten, sie praktisch zu erproben. Ueberhaupt scheinen bei unseren günstigeren klimatischen Verhältnissen solche Maschinen weniger nothwendig zu sein und die gewöhnlichen, von der Locomotive geschobenen oder fest mit ihr verbundenen Schneepflüge im Allgemeinen zu genügen. (Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Světla nach Kácov. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 24. Mai die k. k. Statthalterei in Prag angewiesen, bezüglich des von dem Gutsbesitzer Philipp Grafen Sternberg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Světla der Oesterr. Nordwestbahn nach Kácov im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten.

Projectirte schmalspurige Localbahn Treibach-Althofen — Klein-Glödnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 6. Juni die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, bezüglich des von dem Civilingenieur Friedrich Seligmann in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Treibach-Altbofen nach Klein-Glödnitz im Gurkthale im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Prerau—Olmütz: Schleppbahnverbindung von der Station Brodek zum Fabriksgebäude: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Namens der Firma Malzfabrik Hanna für die Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahnverbindung von der Station Brodek zu dem nächst derselben zu erbauenden Fabriksgebäude für den 23. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 10.481.]

Projectirte Localbahn von der Station Auspitz zur Stadt Auspitz. (Genehmigung der Oberbaupläne.) Die von den Concessionären der genannten Localbahn vorgelegten Typenpläne sammt den bezüglichen Vorschriften für den Oberbau der Localbahn Auspitz-Stadt—Auspitz-Babnhof wurden zur Ausführung genehmigt. [7. Juni, Z. 3666.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Geleisekreuzung bei Nesselsdorf.) Die durch Herstellung eines Geleisestranges der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft zur Verbindung ibrer beiden Werkstätten sich ergebende Geleisekreuzung vor der Station Nesselsdorf, sowie die Aufstellung eines Semapbores bei km 16·4/5, wurden genehmigt. [1. Mai, Z. 23.242.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Verladerampe in Trzynietz.) In der Station Trzynietz wird eine gemauerte Verladerampe hergestellt. [25. Mai, Z. 18.077.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Hliboka—Berhometb a/S.: Holzverladegeleise.) In km 29·3/6 wird für Zwecke des Holzhändlers Mendel Schäfer ein Ausweichgeleise für Holzverladungen hergestellt. [20. Mai, Z. 8803.]

Mühlkreisbahn. (Herstellung eines Viehstandplatzes in Urfahr.) In der Station Urfahr wird zum Zwecke der Viehbeschau ein Viehstandplatz mit Barrière und Senkgrube hergestellt. [24. Mai, Z. 27.770.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Murthalbahn: Projectsgenehmigung für die Wallersbachbrücke.) Das Project für die eiserne Brücke über den Wallersbach in km 1·749 der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) wurde zur Ausführung genehmigt. [8. Juni, Z. 30.645.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung des Güterbahnhofes in Ischl.) Am 25. Mai wurde in der Station Ischl der neu errichtete Güterbahnhof dem öffentlichen Verkehre übergeben. Von diesem Tage an werden daselbst Frachtgüter aller Art nur auf dem Güter-

bahnhofe übernommen und ausgefolgt, während die Aufnahme und Ausfolgung der Eilgüter nach wie vor am Personen-Bahnhofe stattfindet.

Böhmische Westbahn. (Beförderung des Vergnügungszuges Nr. 52 mit verkehrt gestellter Locomotive.) Da in der Station Chrast die Drehscheibe reconstruirt wird, so ist es bis auf Weiteres nicht möglich, dortselbst die Maschine des an Sonn- und Feiertagen, sowie an jedem Mitwoch und Samstag von Pilsen nach Chrast verkehrenden Vergnügungszüges Nr. 52 für die Rückfahrt mit dem Vergnügungszuge Nr. 53, bezw. Nr. 55 umzudrehen. Die k. k. General-Inspection hat daher auf Basis des Punktes 56 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem B triebe die Beförderung des Vergnügungszuges Nr. 52 von Pilsen nach Chrast mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) gegen Einhaltung folgender Vorsichtsmassregeln gestattet:

1. Die Tenderachsen müssen genügend belastet sein.
2. Die fahrplanmässigen normalen Fahrzeiten dürfen nicht abgekürzt werden.
3. Auf dem vorangehenden Tender ist als Tenderwache ein Zugsbegleiter zu postiren, dem die Beobachtung der zu befahrenden Strecke und der Signale obliegt.
4. Es muss für die unbehinderte Ausschau vom Tender auf die Bahn Sorge getragen werden.

[10. Juni, G.-I.-Z. 10.399.]

Verkehrsstörung und Behebung.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn:

17. Juni: In Folge einer Dammrutschung zwischen Csacza und Landesgrenze wurde der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Jablunkau und Csacza eingestellt.
Die Wiederaufnahme des Gesammtverkehres erfolgte am 18. Juni.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

18. Juni: Wegen Dammrutschung in Folge Hochwassers zwischen den Stationen Brzuchowice und Zaszkow wurde in der Strecke Lemberg—Zolkiew der Gesammtverkehr, mit Ausnahme der Vergnügungszüge Lemberg—Brzuchowice, eingestellt.
Voraussichtliche Eröffnung des Gesammtverkehres am 19. Juni mit Zug 2252.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya):

18. Juni: Der Verkehr wurde in der Theilstrecke Kozy—Wadowice wieder aufgenommen und ist somit der Gesammtverkehr zwischen Bielitz und Wadowice wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 4. Juni, Z. 38.145/III, die seinerzeit mit Erlass vom 16. Juni 1893, Z. 36 802, dem Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt) Gustav Thalmann ertheilte Vorconcession für ein von der Station Alvincz (Comitat Alsófehér in Siebenbürgen) der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigendes,
   a) über Szász-Sebes, Szerdahely, Szelistye bis zur Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben—Fogaras der kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
   b) von Nagy-Szeben über die Gemarkung der gleichnamigen Gemeinde bis Resinár,
   c) von Nagy-Szeben über Sellenberk bis Nagy-Disznód
   führendes normalspuriges Localbahnnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893, Vorconcession Post 1 a, b, c), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. Juni, Z. 38.920, die seinerzeit mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 27.647/III, dem Reichstagsabgeordneten Gutsbesitzer Alexander Bözörményi jun. und Dr. Aurel Münich ertheilte Vorconcession für folgendes mit Dampfkraft zu betreibendes normalspuriges Localbahnnetz, u. zw.:
   a) für eine vom Gross-Viehmarktplatze der kgl. Freistadt Szatmár-Németi nächst dem Bahnhofe der gleichnamigen Station der Linien Debreczen—Királyháza und Szatmár-Németi—Nagybánya der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, bis zum Frachtenbahnhofe der Eisenbahnstation und weiterhin bis zur Ziegelfabrik führende Linie,
   b) für eine vom Gross-Viehmarkte ausgehende, die Stadt mit Benützung speciell bezeichneter Strassenzüge durchkreuzende Linie, von welcher in verschiedenen Richtungen abzweigende Flügelbahnen ausgehen,
   c) für eine von der Linie a), bezw. von der Station Szatmár-Németi (Frachtenbahnhof) ausgehende und diese über Pálfalva, Ombód, Petény, Dobracsapathi, Szamos-Koród, Kis-Kolcs, Nagy-Kolcs und die Gemarkung der Gemeinden Krassó und Lippo in der Station Barhid der von der Station Gilvács der Linie Debreczen—Királyháza abzweigenden Localbahn Gilvács-Erdőszáda (Nagy-Karoly—Somkuti Eisenbahn) verbindende Linie,
   d) für eine von den Linien a) und b) vom Gross-Viehmarktplatze abzweigende, bis Szatmárhegy führende Linie,
   auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Erleichterungen bei Benützung von Fahrkartenheften zu ermässigten Preisen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass von den zur Ausgabe gelangenden, 30 oder 60 Fahrkarten enthaltenden ermässigten Fahrkartenhefte die einzelnen Fahrkarten vor dem Antritte der Reise von dem Besitzer nicht mehr mit dem Datum versehen zu werden brauchen, wie dies die bisherigen Tarifbestimmungen vorschreiben, sowie diese Karten auch fernerhin keiner Abstempelung bei den Billettencassen unterliegen, dass ferner die einzelnen Fahrscheine, entsprechend der Anzahl der in einer Gruppe Reisenden, nur durch den Conducteur aus dem Hefte entnommen werden dürfen, demnach von den Reisenden selbst vorher herausgetrennte Fahrscheine ungiltig sind.

Localbahn Kis - Ujszállás — Dévaványa — Gyoma. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyoma statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung, welcher constatirt, dass der Personenverkehr um 52 pCt., der Waarenverkehr aber um 16·8 pCt. zugenommen habe. Der Reingewinn beträgt mit Hinzurechnung von fl. 1300 zur Einlösung von 13 Stück verlosten Actien fl. 46.258·10, von welchen fl. 45.980 zur Einlösung der am 1. Juli fälligen Coupons der Prioritätsactien mit fl. 4 per Stück verwendet und fl. 278·10 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Localbahn Somogy - Szobb—Barcs. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Paul Széchényi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Staatsbetriebe befindlichen Localbahn Somogy-Szobb statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung, welchem zufolge der Betriebsüberschuss fl. 36.982·32 gegen fl. 25.345·88 des Vorjahres 1892 betrug. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde beschlossen, den fälligen Coupon mit fl. 2·95 per Actie à fl. 100 einzulösen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Grossbritannien. (Fischtransport auf den Bahnen im Jahre 1893.) Im Jahre 1893 wurden in England und Wales 329.000 t Fische im Werthe von 4,827.000 £ an die Küste gebracht. Mit Einschluss der Schalenthiere beziffert sich der Werth der an das Land gebrachten Meeresproducte auf 5,171.000

Pfnnd Sterling. — In Schottland wurden 309.800 t Fische im Werthe von 1,623.000 £ an das Land gebracht, einschliesslich des Werthes der Schalenthiere beziffert sich die Ausbeute auf 1,698.000 £. In Irland wnrden 35.800 t Fische im Werthe von 282.000 £ gelandet. Der Gesammtwerth des dortigen Fanges stellt sich auf 297.000 £. Im ganzen Vereinigten Königreiche wurden daher 674.600 t Fische im Werthe von 6,732.000 £ an die Küste gebracht; einschliesslich der Schalenthiere stellt sich der Werth der Ausbeute an der Landungsstelle berechnet, auf 7,166.000 £. Im Jahre 1892 betrug derselbe 6,923.0 0 £. — Der Verkaufswerth dieser Producte an den verschiedenen Marktplätzen ist nahezu auf das Doppelte obiger Summe zu schätzen. Die Hauptmenge der in England nnd Wales gefangenen Fische sind Häringe, Stockfisch und Scholle, welche zusammen allein nahezu drei Viertel der Tonnenzahl, jedoch nur im Werthe von 2,290.000 £ liefern. In Schottland entfallen auf den Häringsfang allein 220,700 t im Werthe von 805.000 £; in Irland bildete der Makrelenfang die Hauptmenge, nnd zwar 20.200 t. Naturgemäss haben die Bahnen von England und Wales den grössten Antheil am Weitertransporte der Fische ins Innere des Landes. Von den an die Küsten von England und Wales gebrachten Mengen verführen die Bahnen 327.824 t: dagegen transportirten die Bahnen Schottlands blos 102.626 t und jene Irlands sogar nnr 9404 t ins Innere. Die Unsicherheit bezüglich der Ergiebigkeit der Fischerei und insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes des Hauptfanges in jedem einzelnen Jahre bildet eine grosse Erschwerniss für die Bahngesellschaften, umsomehr, als der Abtransport rasch erfolgen mnss, um die Waare nicht im Werthe zn schädigen. Im Jahre 1892 und 1891 waren die Monate April und November die ergiebigsten Zeiten für den Fischfang, im Jahre 1893 dagegen fiel diese Periode in den September und October. In dieser Richtung spielen die Witterungsverhältnisse eine wichtige Rolle. Einzelne Bahnen betheiligen sich an dem Fischtransporte in bedentendem Masse; von den Bahnen in England nnd Wales war die Manchester- und Sheffield-Bahn mit 78.781 t Fischtransporten im Jahre 1893 in erster Reihe, sodann folgte die North Eastern-Bahn mit 72.078 t, die Great E stern-Bahn mit 59.650 t, die Great Western-Bahn mit 41.167 T nnen. In Schottland betheiligte sich die North British-Bahn am Fischtransporte des Jahres 1893 mit 32.990 t und die Caledonian-Bahn mit 31.481 t. — In England und Wales nahmen 19 Bahnen, in Schottland 5, in Irland 11 Bahnen am Fischtransporte Antheil. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Ungarische Canalschiffahrt. (Befahrung des Begacanales mit Dampfschiffen.) Der erste zur Befahrung des Begacanals eigens gebaute Dampfer mit besonders geringem Tiefgange (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18) ist bereits an Ort und Stelle eingetroffen und wird nach Beendigung der Uebungsfahrten binnen Kurzem dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Das flach gebaute nnd mit einer entsprechend starken Maschine ausgestattete Schiff, welches vorläufig nur für Remorquirung bestimmt ist, vermag auf der Bergfahrt sechs gleichfalls seicht gehende Schlepper mit einem Gewichtsinhalt von insgesammt ca. 9000 q zu befördern.

Franzenscanal-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 11. Juni fand in Budapest nnter Vorsitz des Directions-Präsidenten Stefan Türr die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Franzenscanal-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1893) statt. Nach Constatirnng der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirnng des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung. Lant demselben hat der Verkehr des Franzenscanals einen Reingewinn von fl. 61.967·96 gebracht, um fl. 32.759 weniger als im Vorjahre. Dieses ungünstige Resultat ist auf die schwache Ernte in der Bácska, auf die niederen Preise der Cerealien und anderer Producte und auf die Cholera, welche in verschiedenen Gegenden des Landes grassirte, zurückzuführen. Die Brutto-Einnahmen betragen fl. 217.726·53 nnd verbleibt nach Abzug aller Spesen ein Reingewinn von fl. 61.967·96. — Die Direction beantragt fl. 31.460 dem Reservefond zu entnehmen und den Prioritätenbesitzern eine $1^1/_2$percentige Verzinsung zu bezahlen. Der Bericht hebt ferner hervor, dass die Verlegung der Mündnng des Canals bei Ó-Becse der Verwirklichung entgegengeht, indem nahezu alle Vorarbeiten beendet erscheinen (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 105 und 133 ex 1893). — Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die fernere Gestion der bisherigen Functionäre dieser beiden Körperschaften auch für das laufende Jahr bestätigt.

Verschiedene Mittheilungen.

Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern. (Schiedsgericht für Streitfälle der Bahnen untereinander.) Die in Nr. 36 (Seite 658) des Verordnungs-Blattes mitgetheilte Abänderung des Art. 6, Absatz 2, der Verordnung des schweizerischen Bundesrathes, betreffend das schiedsrichterliche Verfahren in den vor das Centralamt gebrachten Streitfällen ist in der Sitzung des genannten Bundesrathes vom 4. Mai in nachstehender Weise formulirt worden: „Das Centralamt wird nach Sammlung genügender Erfahrungen, welche mit dieser Verordnung gemacht worden sind, Bericht erstatten, und wird das Post- und Eisenbahn-Departement, falls dies angezeigt erscheint, alsdann eine Revision desselben beantragen."

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Beweis über den Frachtvertrag.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr bestimmt in Art. 6, Abs. 4, dass die Eisenbahn, wenn es die Gesetze oder Reglements des Versandtortes vorschreiben, vom Absender, ausser dem Frachtbrief, die Ausstellung einer Urkunde verlangen kann, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen. In dieser Richtung bestehen nach einer Zusammenstellung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" (Nr. 5) nur in Frankreich und Italien besondere Vorschriften. In Frankreich wird dem in dem Berner Uebereinkommen angenommenen Frachtbrief-Formulare ein Talon beigefügt, welcher von der Versandtbahn aufbewahrt wird, um dem Steueramte vorgelegt zu werden. Dieser Talon enthält den Namen der Versandt- und der Bestimmungsstation, des Absenders und des Empfängers, sowie das Datum der Uebergabe des Gutes znm Transport und die Nummer der Expedition. In Italien besteht der neue Frachtbrief, welcher für Sendungen ab Italien zu verwenden ist, aus drei Theilen, aus dem eigentlichen Frachtbriefe, welcher den Frachtvertrag (Art. 8) und die Waare bis zur Bestimmungsstation begleitet, um daselbst dem Empfänger ausgeliefert zu werden, aus einem zweiten Exemplare dieses Frachtbriefes, welches in den Händen der Verwaltung als Beweis für den Frachtvertrag bleibt (Art. 6, vorletzter Absatz), und aus dem Frachtbrief-Duplicat, welches dem Absender zu belassen ist (Art. 8) als Quittung über den Empfang der Waare und den Tag der Aufgabe.

In den übrigen Vertragstaaten bestehen keine Vorschriften, auf welche Art. 6, Absatz 4, des Uebereinkommens Anwendung finden würde.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai wnrde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Tragy und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Josef Stummer, die 41. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Buschtěhrader Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 60 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 9253 Actien Litt. A mit 1777 Stimmen und 25.228 Actien Litt. B mit 1236 Stimmen vertraten. Dem Geschäftsberichte pro 1893 sind folgende Daten zu entnehmen: Auf der A-Linie wurden um 25.971 Personen und um 94.617 t Güter mehr befördert als im Vorjahre. Im Ganzen wurden 3.830.349 fl. (+ 259.286 fl.) eingenommen. Die Betriebsauslagen betrugen 1,264.733 fl. (+ 5474 fl.). Der Reinertrag der A-Linie beträgt 1,308.378 fl. (+ 121.045 fl.) und zuzüglich des vorjährigen Gewinnübertrages 1,353.953 fl. Auf der B-Linie wnrden 1,455.599 Personen (+ 7311) und 3,596.850 t Fracht (+ 161.325 t) befördert. Eingenommen wurden 5,642.854 fl. (+ 408.891 fl.). Die Auslagen betrugen 1,796.648 fl. (+ 20.335 fl.). Der Reinertrag der B-Linie belauft sich auf 2,222.125 fl. (+ 110.696 fl.) und mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos auf 2,312.980 fl. Von den mit Ende 1892 im Portefeuille der Buschtěhrader Bahn verbliebenen 580 A- und 1500 B-Actien wurden zu Convertirungszwecken 80 A- und der ganze Rest der B-Actien verkauft. Es wurden erzielt für die A-Actien 46.352 fl. und für die B-Actien 276.589 fl., welcher Betrag dem Gewinnconto beider Unternehmungen zugeschrieben wurde. Der Ertrag der Kohlenwerke schloss mit einem Deficit von 86.947 fl. Be-

züglich des die Prioritäten-Convertirung betreffenden Uebereinkommens mit der Regierung wird in dem Berichte hemerkt, dass die Hälfte des Betrages, welcher dem capitalisirten Werthe der hei der Convertirung erzielten Ersparnisse an Annuitätenzahlungen entspricht, nach Anordnung des Handelsministeriums für Investirungen und Erweiterung der gesellschaftlichen Bahnunternehmungen, darunter auch für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für die anschliessenden Flügelbahnen, zu verwenden ist. Die Generalversammlung nahm den Geschäftshericht zur Kenntniss, genehmigte den Bericht des Revisions-Ausschusses betreffs der Jahresrechnungen und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Der Antrag des Verwaltungsrathes, rücksichtlich der Vertheilung des Reingewinnes wurde angenommen. Darnach wurden vom Reinertrage des Unternehmens Litt. B zunächst 4 pCt. = 88.884 fl. dem Reservefonde zugewiesen, von dem verbleibenden Betrage 865.000 fl. als fünfpercentige Dividende für die Actien Litt. B vertheilt, von dem nach Abzug der Verwaltungsrath-Tantièmen per 14.925 fl. verbleibenden Betrage 200.000 fl. theils dem Erneuerungsfonde, theils zur Verfügung des Verwaltungsrathes und 56.082 fl. dem Pensionsfonde zugewiesen, von dem Restbetrage 865.000 fl. als Superdividende von je 10 fl. per Actie vertheilt, von dem hiernach verbleibenden Betrage per 132.231 fl. die Hälfte dem Unternehmen Litt. A zugewiesen, von dem nach Hinzurechnung des Uebertrages aus dem Vorjahr sich ergehenden Betrage ein weiterer Betrag von je 1 fl., zusammen 86.500 fl. auf die Actien Litt. B vertheilt und der Rest per 70.472 fl. auf neue Rechnung übertragen. Von dem Reinertrage aus dem Unternehmen Litt. A wurden, da der Reservefond die statutenmässige Höhe bereits erreicht hat, 537.363 fl. als fünfpercentige Dividende für die Actien Litt. A vertheilt. Von dem nach Abzug der Verwaltungsraths-Tantième per 9074 fl. verbleibenden Ueberschusse 200.000 fl. theils dem Erneuerungsfonde, theils zur Verfügung des Verwaltungsrathes, und 43.917 fl. dem Pensionsfonde zugewiesen, von dem nach Hinzurechnung des Uebertrages aus dem Vorjahre sich ergebenden Betrage eine Superdividende von je 26 fl. 25 kr. per Actie und Genussschein, zusammen somit 554.662 fl. vertheilt und der Rest per 75.054 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Hierauf wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Dr. Josef Tragy und Dr. Carl Bachofen von Echt wiedergewählt. Mit der Wahl der Mitglieder Otto Forchheimer, Gustav Pilz und Anton Schohloch, dann der Ersatzmänner Rudolf Seidel und Dr. Heinrich Feihis in den Revisions-Ausschuss schloss die Generalversammlung.

Generalversammlungen.

22. Juni: Localbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf (Ebenfurth).
23. „ Mährisch-schlesische Centralbahn.
24. „ Bukowinaer Localbahnen.
25. „ Localbahn Radkershurg-Luttenberg.
26. „ Kahlenberg-Eisenhahn (System Rigi).
28. „ Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
28. „ Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).
30. „ Localbahn Laibach-Stein.
8. Juli: Localbahn Potscherad-Wurzmes.

Literatur.

„Snpplement-Heft zu: Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement in Gegenüberstellung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, unter Beifügung der auf den Inhalt des Betriehsreglements Bezug nehmenden noch in Geltung verbleibenden früheren Gesetze, Verordnungen, Kundmachungen, Erlässe, Judicate u. s. w.“ von Dr. Max Freiherrn von Buschman, k. k. Regierungsrath und Oberinspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, unter Mitwirkung des Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, k. k. Ministerial-Vicesecretär. — Wien. Manz'sche k. und k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung. 1894.

Die freundliche Aufnahme, welche dem genannten Buche in Fachkreisen zu Theil geworden ist, und der mehrfach geäusserte Wunsch, dass demselben durch die zeitweilige Hinausgahe von Nachträgen eine dauernde Benützbarkeit verliehen werden möge, hahen die Veranlassung zur Bearbeitung des vorliegenden Supplements gegeben.

In demselhen sind alle jene Verordnungen, Erlässe, Judicate etc., welche sich auf die im Betriehsreglement geregelten Verhältnisse heziehen und seit dem Erscheinen des Buches ergangen sind, vollständig herücksichtigt worden.

So hat, neben anderen zahlreichen Verfügungen, der viele principielle Bestimmungen enthaltende Einführungs-Erlass des Handelsministeriums zum Betriebsreglement und zum internationalen Uehereinkommen in dem Supplement vollständige Aufnahme gefunden. Das Supplement enthält ferner ein Verzeichniss aller Eisenhahnstationen, in welchen der Verkauf der Fahrkarten eine Stunde vor Abfahrt des Zuges zu beginnen hat, die neuen Bestimmungen über die Ausstellung von Leichenpässen durch die k. und k. Consularämter, das Verzeichniss der Zuschlagsfristen zur Lieferzeit auf den österreichischen Eisenhahnen, die Bestimmungen über das Vorgehen im Falle von Hindernissen, welche sich auf dem Transporte von unter dem Bande der Consumabgabe stehendem Branntwein ereignen etc. etc.

Der Preis des Supplement-Heftes beträgt nur 40 kr.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Judenburg** der Bahnlinie Amstetten—Pontafel gelangt im heurigen Jahre das Aufnahmsgebäude zur Erweiterung und werden die einschlägigen Hochhauarbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von 10.000 fl. an Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen hei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat), sowie bei der k. k. Bahnerhaltungssection Judenburg während der Amtsstunden vom 10. Juni l. J. an, zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 18. Juni 1894, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriehs-Direction Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arheiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Juni 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Kundmachung.

Die vierzehnte ordentliche Generalversammlung der **Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft** hat aus dem im Jahre 1893 erzielten Ergebnisse eine

4 3/4 percentige Dividende

zur Vertheilung zu bringen beschlossen.

Diesem Beschlusse entsprechend wird der **Actien-Coupon Nr. 13** (Coupon pro 1893) mit **neun Gulden und fünfzig Kreuzern österr. Währung** eingelöst.

Die Einlösung erfolgt vom 3. Juli a. c. ab
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, sowie hei deren Zweiganstalten in **Prag, Brünn, Troppau, Triest** und **Lemberg,**
in **Wien** bei der Union-Bank,
in **Prag** bei der Böhmischen Union-Bank,
in **Berlin** hei den Herren Born & Busse,
in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Effecten- und Wechselbank,
in **Hamburg** bei den Herren M. M. Warburg & Co.,
in **Leipzig** bei der Leipziger Bank

zahlbar in Reichsmark zum jeweiligen Tagescourse der österreichischen Noten.

Wien, 18. Juni 1894.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines Separat-Personenzuges (Marktzuges) von Schönbrunn nach M.-Ostrau mit Anschluss von Troppau anlässlich der Jahrmärkte in Mähr.-Ostrau.

An den in Mähr.-Ostrau stattfindenden 6 Jahrmarkttagen wird ein Separat-Personenzug von Schönbrunn nach Mähr.-Ostrau, Abfahrt von Schönbrunn um 1 U. 16 M. Nachts, Ankunft in Mähr.-Ostrau um 1 U. 32 M. Nachts, im Anschlusse an den Personenzug Nr. 1224, Abfahrt von Troppau um 12 U. 15 M. Nachts, mit Wagen I., II. und III. Classe in Verkehr gesetzt werden.

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 19. Juni 1894. [504]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Berichtigung zum Verbandstarife, Theil II, vom 1. Juni 1894.

Auf der Seite 29 ist der letzte Stationsname auf „Pössnitz" richtigzustellen; ferner zu berichtigen auf den Seiten 28, 30 und 31 unter „Kilometer und Grenzzollämter"

bei den Stationen	in den Spalten Bremen	Hamburg	Stettin
	auf		
Gratwein	.	.	930 O
Spielfeld	.	.	O
Steinabrückl	.	P	B
Steyr, Ulmerfeld, Waidhofen a. d. Ybbs, Wilhelmsburg, Weissenbach-St. Gallen und Zartlesdorf	V	V	.
Studenzen, Windisch-Feistritz	P	.	O
Tbalheim, Treibach-Althofen, Zwischenwässern	.	P	.
Triestinghof	.	.	B
Wallern, Wels	P	.	.

Wien, am 17. Juni 1894. [505]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr.

Reexpedition für Holztransporte in Krainburg.

Die Frachtsätze des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafentarifes, giltig vom 1. September 1892 (General-Gütertarif, I. Band, 2. Abtheilung, Seite 1111), für Schnittholz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann—Podnart, Kropp inclusive, jedoch exclusive Villach, nach Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k. k. St. B. und Triest S. B. werden bis Ende December 1894 im Rückvergütungswege angewendet, wenn die Sendungen in Krainburg reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1894 nach der vorerwähnten Reexpeditionsstelle gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1895 zulässig.

Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Organe der Partei zu erfolgen.

Die bezüglichen Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 18. Juni 1894. [506]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Nachtrag IV zum gemeinsamen Tariftheile I. Die General-Inspection hat den von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unterm 1. Juni 1894, Z. 75.104/K VIII, vorgelegten Nachtrag IV zum gemeinsamen Tariftheile I genehmigt, welcher Nachtrag mehrfache für das verfrachtende Publicum vortheilhafte Tarifbestimmungen enthält. Hiebei wurde die Erwartung ausgesprochen, dass der dem Vernehmen nach bereits im Probedrucke fertiggestellte Nachtrag V zum Tariftheile I, in welchem die in der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben beantragten und in der Directoren-Conferenz vom 12. April beschlossenen Abänderungen des Tariftheiles I durchgeführt werden sollen, nach Einlangen der zustimmenden Erklärungen der österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen unverweilt in Vorlage gebracht werde. Auch wurde die Durchführung der von den Bahnverwaltungen wegen Anwendung ermässigter Tarife und erleichterter Bedingungen bei der Beförderung von lebenden Fischen gemachten Zugeständnisse in Erinnerung gebracht.

[G.-I.-E. 8. Juni, Z. 10.216.]

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1. Juli 1894. (Neuausgabe der Verkehrsordnung und des Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1894 wird die Verkehrsordnung und der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft A, Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, neu ausgegeben.

Das Heft A vom 1. Jänner 1893 und der hiezu am 1. April 1894 erschienene Nachtrag werden hiedurch aufgehoben.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 15. Juni 1892. (Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für die Station Worringen.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1894 sind in den Nachtrag IV bei der Station Worringen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (linksrheinisch) folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Façoneisen und Roheisen nachzutragen:

Auf Seite	Tariftabelle	nach, bezw. von	unter a	b	c
			Mark für 100 kg		
4	a	Worringen—Passau-Donaulände tr.	5·54	.	1·56
6	a	„ —Regensburg „ „	4·76	.	1·39
11	b	„ —Passau „ „	1·83	1·46	1·22
13	b	„ —Regensburg „ „	1·64	1·29	1·08

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Wiedereinführung des Ausnahmetarifes für Mehl.) Mit Wirksamkeit vom 1. August 1894 gelangt der im früheren Verbandsgütertarife für den Verkehr zwischen schlesischen und

bayerischen Stationen in Geltung gewesene „Ausnahmetarif für Mehl bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg in einem Wagen mit einem Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für einen Wagen“ wieder zur Einführung. Die Frachtsätze sind bis zur Ausgabe eines Nachtrages bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Aufnahme der Station Geisenheim.) Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1894 wurde die Station Geisenheim des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. mit folgenden Frachtsätzen in den bezeichneten Tarif einbezogen:

A. Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen.

Tarifkilometer	Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a. M.)	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr. 1 Eisen- und Stahlw.		2 Façon- und Roheisen	
			A¹	B	A²	I	II	III	a in bel. Mengen	b in Ladg. v. 10 t	a in bel. Mengen	b in Ladg. v. 10 t
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig										
516	Passau Donaulände transit	578	356	316	264	238	187	120	423	127	423	120
398	Regensburg Donaulände transit . . .	464	290	254	214	194	154	103	344	126	344	103

B. Verkehr mit den unteren Donauländern.

Tarifkilometer	Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a M.)	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarife Nr. I Eisen- und Stahlw.			II Façon- und Roheisen		
		I	II	A¹	B	A²	I	II	III	a	b	c	a	b	c
516	Passau Donaulände transit	371	320	264	212	212	187	161	120	164	131	109	141	113	94
398	Regensburg Donaulände transit . . .	305	265	214	174	174	154	134	103	140	110	92	122	95	80

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig	fl. 12·—	halbjährig	fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1178	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·385		Im Kartirungswege		
					München S.B.					1·395				
					Landshut					1·355				
					Regenshurg					1·365				
				Karwin	München O.B.					1·429				
					München S.B.					1·439				
					Landshut					1·399				
					Regenshurg					1·409				
1179	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengrubon des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1895	Kartirungs-Frachtsätze laut unmittelbar vorhergehender Ordnungs-Nummer	Mark 1·385	Mark 1·285	Mark 0·10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					München S.B.				1·395	1·295	0·10			
				Karwin	München O.B.				1·429	1·329	0·10			
					München S.B.				1·439	1·339	0·10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1180	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbbf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mährisch-Neustadt	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Nachtrag IV des directen Tarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1891	30·8 kr.	28·4 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1181	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl	A r a d	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen; in dieses Quantum werden jedoch die Sendungen eingerechnet, welche auf Grund der Zugeständnisse der Pos. 364, Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 8. Februar 1894 und Pos. 572 des Verordnungs-Blattes Nr. 27 vom 8. März 1894 expedirt werden. Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfennige: 322	Pfennige: 281*)	Pfennige: 41	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1895 in Vorlage zu bringen	Die vorstehenden Frachtsätze ermässigen sich noch um die im „Anhange" zum Tarife enthaltenen Coursdifferenzen. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. Der Frachtsatz für Dresden-Elbkai ermässigt sich für Kleie um 7 Pfge. für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				317	276*)	41			
					Dresden-Elbkai				358	317	41			
1182	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Commercialbahnen	Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Chotělic	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 16·0		Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen obliegt der Partei
					Zběř					17·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1183	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz aus der Pos. II 19 des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. Czudin Karapcziu a. S. Komarestie-Slobodzia Lukawetz a. S. Panka Petrontz a. S. Ropcze Storożynetz Żadowa Eisenau Frassin a. M. Gnrahnmora Illischestie Kaczyka Kimpolung Komanestie a. Sol. Molit Parhontz Pertestie Strigoia Theodorestie Wama	Czernowitz loco	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des Wagens. Das Auf-, bezw. Abladen ist durch den Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1894	Localtarif	kr. 27 20 16 22 26 22 20 21 20 22 50 45 43 40 35 52 30 48 25 33 38 28 43	kr. 21 16 10·5 17 20 15·5 14 12 14 18·5 28 25·5 24·5 23 20·5 29 18 27 15·5 19·5 22 17 27·5	kr. 6 4 5·5 5 6 6·5 6 9 6 3·5 22 19·5 18·5 17 14·5 23 12 21 9·5 13·5 16 11 21·5	Im Kartirungswege		
1184	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Die im Tarife für den Grenz-Verkehr Russland—Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894 rücksichtlich des Verkehres zwischen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen einerseits und Szczakowa transit anderssits für Güter der Allgemeinen Wagenladungsclassen à 5000 kg und 10000 kg vorgssehenen Frachtsätze finden auch auf jene für Russland bestimmten Güter Anwendung, wslche von Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen in Szczakowa in halben oder ganzen Wagenladungen anlangen, dort getheilt werden und zu einem Theil nach den Stationen der im vororwähnten Tarife anfgeführten russischen Eisenbahnen via Granica, und zum andsren Theil auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 60 vom 29. Mai 1894, unter Post 1055, verlautbarten Kartirungssätze via Brody, Nowosielitza und Podwołoczyska nach Russland weitergesendet werden.											Hiedurch tritt die im Vrdge.-Bl. Nr. 63 vom 5. Juni 1894, unter Post 1110, verlautbarte Publication ausser Kraft
1185	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	**N o t i z.** Die im Verordnuugs-Blatte Nr. 44 vom 19. April 1894, sub Post Nr. 832, und Nr. 61 vom 31. Mai a. c., sub Post Nr. 1072, publicirten Begünstigungen finden auch auf solche Malzsendungen Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem unter Anfrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen die Reexpedition zulässig ist, eingelagert und nach süddentschen oder schweizerischen Stationen reexpedirt wurden.											
1186	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter der Classe 1	Namiest oder vice versa	Brünn	Unter Aufrechthaltung der für die Classe I giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif	30·7 kr.	27·0 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		
1187	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Holz a) der Pos. II 19 b) „ „ II 20, Punkt 4, 6, 7 und 9 c) „ „ II 20, „ 1, 2, 3, 5 u. 8 des Tarifes Theil I	Borohradek via Chotzen—Brünn—Wien	Leobersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 70·5 kr. b) 69·0 kr. c) 64·0 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	1188	1189	1190	1191
Die Publication erfolgt von der Firma und im Namen der	Böhmischen Westbahn	Böhmischen Westbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	K a l k	Holz dee Specialtarifes 2	Steinkohle als Frachtgut	Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feete Seife, verpackt
für die Transportstrecke von	Beraun	Pilsen	Altkladno, Buschtěbrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Jungbunzlau (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)
für die Transportstrecke nach	Radnitz	Stankau / Bilsowa	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (K. B. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch—Rossbach; b) Stationen der K. B. Staatseisenbahnen (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 36 dee Böhm.-Bayerischen Kohlentarifes, Heft 1 vom 1. December 1893 genannten, ferner, ausgenommen die Stationen Arnechwang, Blaibach, Cham, Chamerau, Furth i. W., Kötzting, Kothmaissling, Miltach); Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach, Wernshausen); Stationen dee nachbenannten Böhmisch-Süddentschen Kohlentarifes; c) Eisenach, d) Wernsbausen (Werrabahn)	Wien Lagerhaus und Wien Praterquai
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	**Mindestverfrachtung von 20000 t,** innerhalb der Giltigkeitsdaner des Zugeständnisses durch einen Vereender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Localgütertarifes bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis anf Weiteres, längstene aher bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1894	Vom 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1895	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	Localgütertarif, Theil II vom 1. April 1882	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif, Heft 1 vom 1. December 1893; Kohlentarif Böhmen—Werrabahn vom 1. October 1892, Böhmisch-Süddentscher Kohlentarif, Heft 3 vom 1. Mai 1892	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandee vom 1. Jänner 1890, hezw. Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandee vom 1. Jänner 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz per 100 kg	23·5 kr. ö. W.	19·5 kr. ö. W. / 22·7 kr. ö. W.	Vom 1. Juli 1894 giltige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebet Nachträgen	a) 152 kr. b) 133 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	20·0 kr. ö. W.	18·8 kr. ö. W. / 18·8 kr. ö. W.	Vom 1. Juli 1894 giltige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe	a) 113 kr. b) 102 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	3·5 kr. ö. W.	0·7 kr. ö. W. / 3·9 kr. ö. W.	a) 7·0 kr. ö. W. b) 12·0 Pfennig c) 12·0 „ d) 14·8 „ — Bei einer Mindeetverfrachtung von 30000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 kr. ö. W. b) um 2·8 Pfennig	a) 39 kr. b) 31 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	R ü c k v e r g ü t u n g	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Bahneeits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten ale Aufgeber lautend, vorzulegen bis epätestens 31. Juli 1895. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen			Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung	

Fortlaufende Nr.	1192	1193	1194	1195	1196
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Bahnen					
Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Leere gebranchte Petroleumfässer	Mineralkohle	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 i (Façoneisen etc.) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre	
für die Transportstrecke von	a) Mähr.-Ostrau b) Oderberg	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 vom 15. Juli 1892 genannten Bahnlinien	St. Egyden	Alt-Kladno	
für die Transportstrecke nach	Haida Reichenau a/K. Solnitz Geiersberg Hlinsko Littau Schwarzbach Kemmelbach-Ybbs Schwarzenau-Zwettl	Floridsdorf	Wr.-Neustadt	Peri transit	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des seit 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Petroleumfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen bezw. ausgeladen werden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch die Partei	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief, und Abfertigung nach den Bestimmungen für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	
Frachtsatz per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	12 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz	a) 91·9 b) 92·7 67·7 68·5 72·7 73·5 52·6 53·4 75·7 76·5 27·1 27·9 23·1 23·9 48·0 49·0 41·8 42·7	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II unter Durchrechnung derselben auch für nicht zusammenhängende Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen	8 Heller	30·01 Francs pro Tonne = 1000 kg	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze		Verschieden	4 Heller	Variabel	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Kartirung	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe durch die Empfänger bis längstens Ende März 1895			
Besondere Bemerkungen				Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Wiederaufbau und zur Einrichtung der abgebrannten Baumwoll-Spinnerei und Weberei in Pottendorf-Landegg Verwendung finden, gelangt ausnahmsweise bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894 der Ausnahmetarif XVII unter den festgesetzten Bedingungen, jedoch mit der Modification zur Anwendung, dass für Transporte ab Wien (Matzleinedorf) nach Pottendorf-Landegg die Begünstigung-Tarife unter Zugrundelegung einer Entfernung von 40 km zur Berechnung kommen.	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke: nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1197	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Schwarzbach	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1894 bis Ende Juli 1895	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	31·2 kr.	27·2 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Littau				35·2 kr.	31·2 kr.	4·0 kr.			
1198	Oesterr. Nordwestbahn		Kochsalz	Kornenburg	Hohenbruck	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarif der Oe.N.W.B.	83·2 kr. ö. W.	72 kr. ö. W.	11·2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

In **A. Hartlebens Verlag** ist erschienen:

Die Vorschriften

betreffend den

Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten,

sowie den

Fleischtransport auf Eisenbahnen

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,

k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Gross-Octav — 4 Bogen — Preis 60 kr.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration. Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. Wien, 23. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Nordamerikanisches Eisenbahnwesen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 20. Juni 1894 *), betreffend die Regelung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Um bei der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder die Einschleppung und Verbreitung von Seuchen hintanzuhalten, findet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien der Justiz, des Handels und des Ackerbaues im Grunde der §§ 3, letztes Alinea, 4 und 5 des allgemeinen Thierseuchengesetzes, bezw. der §§ 7 und 40 des Rinderpestgesetzes vom 29. Februar 1880 und der zugehörigen Durchführungs-Verordnungen vom 12. April gl. J. (R.-G.-Bl. Nr. 35 bis 38), folgende veterinärpolizeiliche Anordnungen zu treffen:

§ 1.

Aus dem Königreiche Rumänien ist die Einfuhr von Schafen und Schweinen nur mittelst der Eisenbahn über das k. k. Hauptzollamt Itzkany-Bahnhof gestattet.

Schafe dürfen täglich, Schweine hingegen nur am Montag und Dienstag jeder Woche eingeführt werden.

§ 2.

Ueber die zur Einfuhr gelangenden Schafe und Schweine müssen Viehpässe beigebracht werden, welche von der Vorstehung der Herkunftsgemeinde auszustellen sind.

Aus denselben muss die Ursprungsgemeinde, die zuständige königlich rumänische politische Bezirksbehörde, der Tag der Ausstellung, die Zahl der Viehstücke, deren genaue Beschreibung hinsichtlich des Geschlechtes und des Alters, der Haarfarbe, Abzeichen und besonderer Merkmale (Ohrschnitte, Tätowirmarken) entnommen werden können.

Sind die Viehpässe nicht in deutscher Sprache ausgefertigt, so muss die Partei dafür sorgen, dass denselben spätestens in der Grenzstation Itzkany eine amtlich beglaubigte Uebersetzung in diese Sprache beigefügt werde.

Die amtliche Beglaubigung dieser Uebersetzung wird anerkannt, wenn sie von solchen Personen oder Behörden und Eisenbahn-Stationsämtern ausgestellt wird, welchen die Führung eines Dienstsiegels zusteht.

§ 3.

Vor der Verladung von Schaf- oder Schweinetransporten in rumänischen Eisenbahnstationen müssen die betreffenden Thiere, wenn deren Einfuhr nach Oesterreich erfolgen soll, durch einen staatlich angestellten oder von der Staatsbehörde hiezu besonders ermächtigten Thierarzt rücksichtlich ihres seuchenunbedenklichen Gesundheitszustandes untersucht werden.

Der hiebei ermittelte Befund ist auf der Rückseite des Viehpasses zu vermerken.

Die Dauer der Giltigkeit dieses Zeugnisses beträgt acht Tage. Läuft diese Frist während des Transportes der Thiere auf rumänischem Gebiete ab, so müssen die Thiere von einem staatlich angestellten oder von der Staatsbehörde hiezu besonders ermächtigten Thierarzte neuerdings untersucht werden. Auch dieser Befund, welcher für weitere acht Tage Giltigkeit hat, ist in der obigen Weise zu vermerken.

*) Enthalten in dem am 21. Juni 1894 ausgegebenen XLIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 115.

§ 4.

Beim k. k. Hauptzollamte Itzkany-Bahnhof müssen die zur Einfuhr gelangenden Schafe und Schweine innerhalb des Amtsplatzes ausgeladen und Stück für Stück einer genauen thierärztlichen Untersuchung unterzogen werden.

Diese Ausladung hat während der Tages- und Amtsstunden in Anwesenheit des untersuchenden österreichischen Thierarztes stattzufinden.

Die Schafe sind überdies einer zwölfstündigen Observation und während dieser Zeit auch der Beobachtung bei der Fütterung und Tränkung zu unterziehen.

Der amtirende österreichische Thierarzt ist verpflichtet, den ermittelten Untersuchungsbefund auf der Rückseite der betreffenden Viehpässe zu bescheinigen, im Beschauprotokoll einzutragen und dem Grenzzollamte sofort mitzutheilen.

§ 5.

Jene Transporte von Schafen oder Schweinen, unter welchen bei der grenzthierärztlichen Untersuchung, bezw. zwölfstündigen Beobachtung, auch nur Ein Thier mit einer Krankheit behaftet gefunden wird, welche nach den österreichischen veterinärpolizeilichen Vorschriften die Anzeigepflicht begründet, dürfen zur Einfuhr nicht zugelassen, sondern müssen mit dem nächsten Lastenzuge wieder über die Grenze in das Königreich Rumänien zurückgewiesen werden.

Von einer solchen Zurückweisung hat das k. k. Hauptzollamt Itzkany-Bahnhof sofort die k. k. Landesregierung in Czernowitz und das königl. rumänische Ministerium des Innern telegraphisch in Kenntniss zu setzen.

§ 6.

Ergibt sich bei der Beschau, bezw. während der zwölfstündigen Beobachtung der Schafe kein Anstand, so können dieselben ins Inland abgetrieben oder verfrachtet werden; die Schweinetransporte hingegen, bei deren Beschau sich kein Anstand ergibt, dürfen vorerst nur in die Schweine-Confinirungsanstalt in Krakau mittelst Eisenbahn dirigirt werden, und findet sohin auf dieselben die Ministerial-Verordnung vom 15. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 83, volle Anwendung.

§ 7.

Diese Verordnung tritt am 25. Juni 1894 in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p. Schönborn m. p. Wurmbrand m. p. Falkenhayn m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Juni 1894, womit für den Monat Juli 1894 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1894 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 25 Percent in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Nordamerikanisches Eisenbahnwesen.

(Schluss.)

VII. Verwaltung, Betrieb und Verkehr.

A. Allgemeines.

Der Verwaltungsdienst ist bei den amerikanischen Eisenbahnen anders organisirt als bei den deutschen. Mit Rücksicht auf die verschiedenen Verhältnisse beider Länder, aus denen heraus sich die Organisationen entwickelt haben, sieht die Versammlung davon ab, die amerikanischen Einrichtungen im Einzelnen zu besprechen. Hervorgehoben wird, dass im Gegensatze zu unseren mehr oder weniger bureaukratischen Einrichtungen überall die Persönlichkeit des einzelnen Beamten, der in seinem Wirkungskreise die Entscheidung selbstständig zu treffen, damit aber auch die volle Verantwortung zu übernehmen habe, mehr in den Vordergrund trete. Der Umstand, dass nur in den seltensten Fällen mehrere Beamte an der Erledigung eines Gegenstandes betheiligt seien, und die an der Spitze der einzelnen Verwaltungszweige stehenden Beamten einander in Behinderungsfällen nicht gegenseitig verträten, sondern durch ihre mit dem Dienste vollkommen vertrauten Gehilfen vertreten würden, wirke ungemein fördernd auf den Geschäftsgang. Wie verschiedentlich wahrgenommen, wird ein umfangreicher Einlauf durch mündliche oder schriftliche Bemerkungen an die Secretäre oder durch Dictate an Stenographen in einer Zeit erledigt, in der bei uns die Acten kaum bis zu den Referenten gelangt wären. Die Schriftstücke kommen im Allgemeinen in Briefform ein und werden in derselben Weise erledigt. Die Antworten und Verfügungen werden meist im Original hinausgegeben und im Copirbuch oder mittelst des Durchpauseverfahrens copirt. Vielfach sind Schreibmaschinen im Gebrauch. Diese Art der Geschäftsbehandlung setzt umfassende Sachkenntniss bei dem einzelnen Beamten voraus. Die höheren Beamten durchlaufen auch meist während einer Reihe von Jahren die untergeordneten Stellungen. Sodann arbeiten sie längere Zeit als Gehilfen und Stellvertreter der leitenden Persönlichkeiten und besitzen in Folge dessen, wenn sie selbst zu einer leitenden Stellung berufen werden, eine gründliche Kenntniss des Dienstes, wie sie bei unseren Beamten, die manchmal einseitig ausgebildet und mit der Praxis nicht völlig vertraut seien, nicht immer angetroffen werde.

Auf die Ausbildung des Personals aller Kategorien wird bei den besseren amerikanischen Bahnen überhaupt grosser Werth gelegt. Sie erfolgt weniger durch gedruckte

Dienstanweisungen als durch mündliche Belehrung und praktische Anleitung. Die gedruckten Anweisungen für die am Betriebsdienste betheiligten Personen sind bei einem 100.000 Meilen übersteigenden Bahngebiet in einem kleinen Büchlein zusammengefasst, das wenig mehr enthält, als unsere Betriebsordnung und Signalordnung, sowie Vorschriften für den Rangirdienst, und sich durch klaren, gedrungenen Text auszeichnet. In Deutschland werden die Rechte und Pflichten der Bediensteten genau umschrieben, so dass wir mit einem solchen Minimum von Dienstanweisungen nicht auskommen können. Wir dürfen uns aber nicht verhehlen, dass wir Gefahr laufen, in das entgegengesetzte Extrem zu verfallen, und dass unsere Bahnverwaltungen eine solche Fülle von Vorschriften, Anweisungen und Belehrungen erlassen haben, dass es oft schwer ist, sich darin zurecht zu finden.

B. Zugdienst.

Die Züge folgen in Amerika im Allgemeinen in Zeitabstand. Dass dieses Verfahren ungleich geringere Sicherheit bietet als das in Deutschland nach englischem Vorgange längst vorgeschriebene Fahren in Raumabstand unterliegt keinem Zweifel. Das mit dem Zeitwort „to telescope" bezeichnete Ineinanderschieben der Wagen beim Aufrennen eines Zuges auf den Vorläufer, das in Amerika alljährlich zahlreiche Opfer fordert, ist hauptsächlich diesem mangelhaften System zuzuschreiben. Die Amerikaner verkennen auch seine Nachtheile keineswegs; einige Verwaltungen haben bereits begonnen, die Züge einander in Raumabstand folgen zu lassen und ihre Strecken mit den hiefür erforderlichen Blockeinrichtungen auszurüsten.

Die Schnelligkeit der amerikanischen Personenzüge wird bei uns meist überschätzt. Im Osten allerdings werden einige Schnellzüge gefahren, die mit ihrer Geschwindigkeit von mehr als 80 km in der Stunde — einschliesslich der Aufenthalte — unsere schnellsten Züge noch etwas übertreffen; dagegen haben wir eine beträchtlich grössere Anzahl von Zügen mit Geschwindigkeit zwischen 60 und 70 km — immer einschliesslich der Aufenthalte — und mit den gewöhnlichen Zügen wird nicht schneller gefahren als bei uns.

Ungleich rascher wird in Amerika, wenigstens auf in Wettbewerb stehenden Linien, gefahren, wenn es gilt, eine Verspätung einzuholen. Es mag dies hin und wieder darin seinen Grund haben, dass bei einzelnen Expresszügen der Unterschied des Fahrgeldes zwischen diesen und den gewöhnlichen Zügen ohne Weiteres zurückerstattet wird, wenn der Zug sich über ein bestimmtes Mass verspätet hat. Der Locomotivführer ist beim Einholen von Verspätungen an keine Maximalgeschwindigkeit gebunden; er fährt so schnell, als es die Neigung der Bahn und die Bauart seiner Locomotive gestatten und er es mit der Tragfähigkeit des Oberbaues glaubt vereinbaren zu können. Die Rücksichten auf die Betriebssicherheit verbieten uns, hierin dem amerikanischen Beispiel zu folgen.

Rascher fahren auch viele Güterzüge, besonders die, wie schon früher bemerkt, häufiger als bei uns auftretenden geschlossenen Güterzüge zwischen den Productionsgebieten und den grossen Verkehrs- und Industriecentren, sowie die Züge zur Beförderung leicht verderblicher Waaren. In Deutschland wurden bisher mit dem rascheren Fahren der Güterzüge, wenigstens in Beziehung auf die Kostenfrage, keine günstigen Ergebnisse erzielt. Immerhin könnte es in Frage kommen, unsere Güterzug-Locomotiven allgemein so zu bauen, dass sie im Bedarfsfalle auch mit grösserer Geschwindigkeit sicher fahren können.

Alle zur Beförderung eines Zuges erforderlichen Locomotiven werden vorgespannt; in starken Steigungen sieht man zuweilen deren drei an der Spitze eines Zuges. Das Nachschieben der Züge, das wesentliche Vortheile bietet, kommt in Amerika selten vor; es lässt sich auch bei der amerikanischen Construction der Zug- und Stossvorrichtungen nicht so leicht anwenden wie bei uns.

Fahrpläne bestehen nur für die regelmässigen Personen- und bestimmten Güterzüge. Die oft recht zahlreichen Bedarfszüge verkehren ohne Fahrplan. Der Zuglauf wird durch den „Traindispatcher" geregelt, der durch die Stationen von der Ankunft der Züge telegraphisch in Kenntniss gesetzt wird und seine Befehle über die Zugbewegung telegraphisch ertheilt.

Aehnliche Einrichtungen haben bis vor Kurzem auch bei einigen deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bestanden. Jede Abweichung vom Fahrplane wurde von einem mit der Betriebsleitung eines Bezirkes betrauten Beamten telegraphisch geregelt, Kreuzungen und Ueberholungen durften nur von ihm verlegt werden. — Heute wickelt sich der deutsche Zugverkehr auf Grund des Fahrens in Raumabstand ungleich einfacher und vollkommener nach dem Zugmeldeverfahren ab. — Nur bei eigentlichen Betriebsstörungen hat man auf das frühere Verfahren zurückzugreifen. Auch in ausserordentlichen Fällen, namentlich in Kriegszeiten, wenn — im eigenen oder in Feindesland — nicht mehr nach einem bestimmten Plane gefahren werden kann, wird der Lauf der Züge einer Strecke von einer Stelle aus zu regeln sein.

C. Locomotivdienst.

Bei den amerikanischen Bahnen werden die Locomotiven zum Zweck ihrer besseren Ausnützung meist mehrfach besetzt. Auf einigen Schnellzugslinien findet sich sogar vierfache Besetzung, wodurch Monatsleistungen bis zu 24.000 km erzielt werden. Das System erfordert eine vollständige Trennung des Fahrdienstes von der Unterhaltung der Locomotive. Der Führer hat sich bei Antritt der Fahrt von dem betriebsfähigen Zustande der Locomotive zu überzeugen, die nöthigen Vorräthe einzunehmen und bei der Beendigung der Fahrt etwaige Mängel zu melden; im Uebrigen versieht er nur den reinen Fahrdienst. Die Reinigung der Locomotiven, ihre Erhaltung in betriebsfähigem Zustande, die Ueberführung in die Reparaturwerkstätten liegt besonderen Beamten ob.

Mehrfache Locomotivbesetzung ist übrigens auch in Deutschland in den letzten Jahren von verschiedenen Verwaltungen, zumeist mit gutem Erfolge, eingeführt worden. Das System wird bei uns ohne Zweifel, namentlich auch im Rangirdienste, noch weiter ausgebildet werden.

Die Ausübung des Dienstes wird dem Locomotivpersonal thunlichst erleichtert. — Auf den Führerständen finden sich Sitzgelegenheiten, die durch ihre Bequemlichkeit hin und wieder geradezu überraschen. — Auch in Deutschland ist die früher allgemein giltige Vorschrift, dass der Führer den Dienst stehend zu verrichten habe, von den meisten Bahnverwaltungen ausser Kraft gesetzt worden; die Sitzgelegenheit, die dem Personal geboten wird, ist aber wesentlich einfacher als in Amerika.

D. Rangirdienst.

Zum Ausrangiren der Züge wird vielfach der „Pushbeam" verwendet, ein an der Kopfschwelle der Rangirlocomotive befindlicher beweglicher Baum, mittelst dessen die Wagen angeschoben und nach Bedarf beschleunigt werden. — Die Locomotive bewegt sich dabei auf einem

dem Aufstellgeleise parallelen Geleise. Mit dem Verfahren soll auf einigen grösseren Bahnhöfen viermal so viel geleistet werden als früher mit dem gewöhnlichen Abstossen, doch ist bei so intensivem Betriebe neben der abstossenden eine zweite Locomotive vorhanden, die den Zug vordrückt. Auch ist es nothwendig, dass das Bremspersonal von einer dieser Locomotiven oder von einer dritten, zu diesem Zweck eigens in den Dienst gestellten Locomotive von Zeit zu Zeit zurückgeholt wird. In Fällen, wo auf rasche Abwicklung des Rangirgeschäftes besonderer Werth zu legen ist, wird die Zusammensetzung der Züge der Rangirstation vorher telegraphisch angezeigt, so dass die Weichensteller schon vor Ankunft eines Zuges darüber unterrichtet sind, in welche Geleise die einzelnen Wagen und Wagengruppen einzulaufen haben. In Deutschland sind in neuerer Zeit auf Linien mit schwachem Verkehr und wenig Personal Versuche mit Stangen zum Schieben und Ziehen gemacht worden, die jedoch zu einer umfänglichen Verwendung noch nicht geführt haben. Man sollte die Versuche weiter ausdehnen; denn wenn das Rangiren mit der Schubstange auch nicht so vollkommen ist wie das Ablaufen auf geneigter Ebene, so ist es doch dem Rangiren durch Vor- und Zurückfahren bedeutend überlegen und kann, wenn neben dem Ausziehgeleise ein Parallelgeleise vorhanden ist, ohne besondere bauliche Einrichtungen angewendet werden.

E. Abfertigungsdienst.

An Orten von einiger Bedeutung sind die Fahrkarten nicht nur am Bahnschalter, sondern auch bei zahlreichen Agenten zu haben. Es ist unter Umständen gewiss eine Annehmlichkeit, sich die Karte schon vor Antritt der Reise kaufen zu können. In grossen Städten, wo neben den Agenten der Bahngesellschaften auch Privatleute aus dem Handel mit Fahrkarten eine Erwerbsquelle machen, wird das mit den Verhältnissen nicht vertraute Publicum aber nicht selten übervortheilt. Auch in einigen unserer grösseren Städte finden sich Verkaufsstellen für Eisenbahn-Fahrkarten ausserhalb der Bahnhöfe. Wo ein Bedürfniss dafür vorliegt, werden diese Einrichtungen erweitert werden; zu allgemeiner Einführung liegt ein Anlass nicht vor.

Die amerikanische Art der Gepäckabfertigung ist von deutschen Reisenden nicht selten als nachahmenswerth bezeichnet worden. Eine mit einer Nummer und der Bestimmungsstation versehene Blechmarke wird mittelst eines Riemens an das Gepäckstück gehängt, der Reisende erhält eine ähnliche Marke (Chec), die die gleiche Nummer trägt. Dass dies schneller geht als Schreiben und Kleben unterliegt keinem Zweifel, aber Voraussetzung ist die grössere Gepäckfreiheit, die auf den amerikanischen Bahnen gewährt wird. Führt ein Reisender mehr als 150 Pfund Gepäck mit sich, so wird auch drüben gerechnet und geschrieben. Die deutschen Eisenbahnen würden auf die Einnahmen, die sie aus dem Gepäckverkehre beziehen, nicht ohne Weiteres verzichten können; sie müssten anderweitig Deckung suchen, vermuthlich durch eine Erhöhung der Personenfahrgelder, die jetzt niedriger sind als in Amerika. Dass diese Massregel populär sein würde, muss bezweifelt werden. Gegen Gepäckverschleppungen gewährt das amerikanische Verfahren keinen grösseren Schutz als das unsrige; aus der Mittheilung einer Reihe von übeln Erfahrungen, die die Commissäre selbst gemacht, könnte eher geschlossen werden, dass die Pünktlichkeit bei uns grösser sei.

Eine andere amerikanische Einrichtung ist die Besorgung des Reisegepäcks nach und von der Eisenbahn durch die Expresscompagnien. Die Einrichtung hat bei den meist sehr hohen Preisen der Cabs und Hansoms ihr Angenehmes; aber auch die Taxen der Express sind nicht niedrig, und oft muss man recht lange warten, bis das Gepäck in der Wohnung ankommt. Aehnliche Einrichtungen bestehen vereinzelt auch in Deutschland. Zu einer Verallgemeinerung liegt aber bei unserem meist gut ausgebildeten Droschkenwesen kein Bedürfniss vor.

Der Güterverkehr wickelt sich im Grossen und Ganzen in derselben Weise ab wie in Deutschland. Die Begleitpapiere sind etwas weniger umfangreich als die unsrigen. Von einer näheren Mittheilung darüber wird abgesehen, da es sich für uns nicht darum handeln kann, unsere zum Theil auf gesetzlichen Vorschriften und internationalen Vereinbarungen beruhenden Einrichtungen abzuändern.

Im Stückgutverkehre werden auch die amerikanischen Wagen schlecht ausgenützt, weil das zeitraubende Umladen aus Wettbewerbsrücksichten thunlichst vermieden und deshalb eine grosse Anzahl von Curswagen eingestellt werden muss.

F. Sonntagsruhe.

Die Sonntagsruhe im amerikanischen Eisenbahndienste wird verschieden gehandhabt, im Allgemeinen aber nicht so streng gehalten, wie man bei uns anzunehmen pflegt. In den Bureaux, den Güterabfertigungsstellen, den Werkstätten wird Sonntags nicht gearbeitet, ja schon am Sonnabend Nachmittag der Dienst erheblich eingeschränkt. — Im Personenverkehre fällt meist eine grössere Zahl von Localzügen aus, wogegen die Fernzüge in der Regel auch Sonntags gefahren werden. Ebenso erleiden die Güterzüge, die den Durchgangsverkehr vermitteln und über grosse Strecken laufen, keine Unterbrechung, während die mehr dem Localverkehr dienenden Güterzüge Sonntags eingestellt werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Bauliche Herstellungen in Raudnitz.) In der Station Raudnitz wurden abgesonderte Wartelocalitäten und eine gedeckte Veranda hergestellt. [27. Mai, Z. 28.352.]

— (Trinkwasserleitung.) Die Legung einer Trinkwasserleitung über die Bahnüberfahrt in km 475·5/6 für Zwecke der Stadtgemeinde Raudnitz wurde genehmigt. [22. Mai, Z. 22.950.]

— (Linie Wien—Brünn: Brunnen beim Wächterhause Nr. 86/n.) Die Herstellung eines Brunnens nächst dem in km 133·239 gelegenen Wächterhause Nr. 86/n wurde nachträglich genehmigt. [27. Mai, Z. 24.613.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Nebengebäude bei mehreren Wächterhäusern.) Bei 25 Wächterhäusern werden Nebengebäude hergestellt. [17. Mai, Z. 25.946.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Geleiseverlängerung.) In der Haltestelle Brankowitz wurde das Magazinsgeleise verlängert und ein neuer Erdperron hergestellt. [7. Mai, Z. 24.602.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Oberbau-Normalien.) Mehrere Oberbau-Normalpläne, und zwar für ein Laschenprofil zur Verbindung der Dortmunder Hartwichschienen, das Schienenprofil der verstärkten Hartwichschienen und die gusseisernen Einlagen bei Zwangschienen, wurden genehmigt. [22. Mai, Z. 27.245.]

Projectirte schmalspurige Waldbahn von Putna nach Oglinda. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Alexander v. Popper für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Waldbahn mit Locomotivbetrieb von Putna nach Oglinda für den 25. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Regierungsrath Johann Fekete de Belafalva betraut. [G.-I.-Z. 11.014.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Gross-Kuntschitz.) Seit 15. Mai wurde die an der Strecke Kojetein—Bielitz zwischen den Stationen Frankstadt a/R. und Friedland gelegene Personen-Haltestelle Gross-Kuntschitz zur Halte- und Ladestelle erweitert und können von dem bezeichneten Termine an dortselbst solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, aufgeliefert, bezw. bezogen werden. Ausserdem können in dieser Haltestelle nunmehr auch Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen zur Auf- bezw. zur Abgabe gebracht werden. Das Ablegen und Aufladen der in Gross-Kuntschitz zur Ab- bezw. Aufgabe gelangenden Gütersendungen haben die Parteien mit ihren Arbeitskräften und auf ihre Kosten innerhalb der im Local-Gütertarife des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Fristen zu besorgen. Frachtgüter, welche in Gross-Kuntschitz zur Aufgabe gelangen, werden frankirt und mit Nachnahmen, Güter, nach Gross-Kuntschitz bestimmt, auch unfrankirt und mit Nachnahmen zum Transporte angenommen. Ein Magazin zur Einlagerung von Getreide ist jedoch in dieser Ladestelle nicht vorhanden; solche Sendungen dürfen daher nur nach Massgabe der vorhandenen Wagen, welche von den Parteien vorher zu bestellen sind, zugeführt werden. [Z. 26.190.]

Verkehrsstörung und Behebung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya):

20. Juni: In der Strecke Wadowice—Kalwarya wurde der Personenzugsverkehr mit Zug 2319 wieder aufgenommen. Voraussichtliche Eröffnung des Güterzugsverkehres am 21. Juni.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strassenbahn im Bereiche der Stadt Ujvidék (Neusatz). (Concessions-Ertheilung.) Die Communal-Verwaltung der kgl. Freistadt Ujvidék hat, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, der Bauunternehmungsfirma Winternitz & Comp. die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer die wichtigsten Verkehrsadern der Stadt umfassenden Strassenbahn ertheilt. Die Anwendung von Pferdebetrieb ist principiell ausgeschlossen, und wird als Motor Dampf- oder elektrische Kraft, in letzterem Falle als Hochleitung, anzuwenden sein.

Localbahnprojecte im Zalaer Comitate. (Realisirungs-Bestrebungen.) Das unter Vorsitz des Obergespans Benjamin Svastics eingesetzte Eisenbahn-Comité des Zalaer Comitates hat folgende Localbahnlinien in Aussicht genommen:

1. Eine von der Endstation Keszthely der von der Station Balaton-Szt. György der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof ausgehende und als deren Fortsetzung im Zalaer Thale zum Anschlusse an die Linie Tapolcza—Ukk (—Boba—Kis-Czell) in deren Station Sümeg einmündende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1891, Vorconcession Post 2). Diese wird die Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf [—Fehring—Graz]) mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof und diese beiden von Balaton-Szent György aus in südöstlicher Richtung durch die Anschlusslinie Balaton-Szent Görgy—Somogy-Szobb mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner durch deren Anschlusslinie Somogy-Szobb—Barcs mit der Linie Barcs—Pécs (Fünfkirchen)—Villány—Eszék—Gombos, somit die südwestlichen Gebiete der Monarchie mit der Donau verbinden. Das Zustandekommen dieser Linie ist durch Zeichnungen von Seite der Interesseuten des Comitates Zala als gesichert zu betrachten.
2. Eine von Keszthely abzweigende längs dem westlichen Ufer des Balaton (Plattensee) bis Tapolcza gleichfalls an die derzeit als Sackbahn endigende Linie (Kis-Czell—Boba—) Ukk—Tapolcza in deren Endstation Tapolcza und weiterhin in der Station Veszprém an die Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell der kgl. Ungar. Staatsbahn anschliessende Localbahn.

Die Interessenten hoffen zu erwirken, dass letztere Linie, mit Rücksicht auf die im Bereiche dieses Gebietstheiles durch die Phylloxera verursachte Verarmung der dortigen meist Weinbau betreibenden Bevölkerung, auf Staatskosten als Nothstandsbau ausgeführt werde.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Neszider (Neusiedl am See). (Ausführungs-Beschluss.) Die Interessenten der Comitate Vas (Eisenburg), Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) haben den Ausbau der projectirten Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Neszider (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 1 a, b, c, d) beschlossen. Diese projectirte Localbahn wird die Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyánafalva (Jennersdorf) der kgl. Ungar. Staatsbahnen in der Station Kapuvár an einem geeigneten Punkte mit deren Linie Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen und weiterhin in der Station Kapuvár mit der Linie Györ—Sopron—Ebenfurth verbinden und vorläufig in der zukünftigen Station Neszider zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Sopron—Neszider—Pozsony führen, dann aber, wie bereits projectirt, von Neszider aus bis zur Station Zuráuy oder Bruck a. d. L. der Linie Budapest—Bruck a. d. L. (—Wien) verlängert werden. Als Anschlusslinie an die Eisenbahn Kis-Czell—Boba—Csáktornya und weiterhin an die Zagorianer Bahn (Csáktornya—Zapresić—Zágráb wird hiedurch von Bruck a. d. L. aus eine neue Verbindung mit dem Süden Ungarns (Croatien-Slavonien) geschaffen. Der Ban der projectirten Linie, deren Trasse zumeist in ebenes und leicht gewelltes Terrain fällt, begegnet keinen nennenswerthen technischen Schwierigkeiten, ausser im sogenannten „Hanság", d. i. einem Gebietstheile des Comitates Moson, dessen Tiefebene durch die unterirdischen Abflüsse des Fertötó (Neusiedler See) theilweise versumpft ist.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Genehmigung des Aushaues der Donauquai-Linie.) Der Budapester Municipalausschuss hat in seiner am 7. Juni abgehaltenen Generalversammlung, vorbehaltlich der Genehmigung der betheiligten Ministerien, den von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe projectirten und von der Municipalbehörde im Principe gutgeheissenen Ausbau einer an die Ringstrassenlinie am Boráros-platze anschliessenden und längs dem Donauquai vorläufig bis zum Petöfiplatze führenden elektrischen Bahn mit Canalleitung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 und 65) genehmigt. Bei diesem Anlasse wurde ferner der Beschluss gefasst, in einer an die Regierung gerichteten Repräsentanz die Genehmigung der Verlängerung dieser Linie bis zur Akademie im Anschlusse an die zum Stadtwäldchen führende gesellschaftliche Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 ex 1889) zu erbitten.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Programm der fernerhin auszuführenden bedeutenden Ergänzungsarbeiten.) Nach Vollendung der aus dem pro 1894 beanspruchten 2,000.000 fl. Nachtragscredite zu bedeckenden Arbeiten und Investitionen im Bereiche der Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen sind folgende grösseren Bauten in Aussicht genommen:

1. Die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes der Station Debreczen der Linien Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz, Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent Mihaly, Debreczen—Füzes-Abony und Debreczen—Királháza, ferner der zu erbauenden und bereits concessionirten Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Léta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 und 123 ex 1893).
2. Die Erweiterung der Brücke über die Ipoly (Eipel) nächst der Station Szobb (unterhalb Esztergom [Gran]-Náná) der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Szobb—Budapest.
3. Die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes insbesondere, und, mit Rücksicht auf die dort bedeutende Obstfracht, der Stationsmagazine.

4. Die Umgestaltung des Tunnels nächst der Station Pozsony (Pressburg) der Linien Pozsony—Budapest, Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger), Pozsony—Dévény-Ujfalu—Szakolcza (Pressburg—Theben-Neudorf—Skalitz) und Pozsony—Zolna (Sillein), durch welche Arbeit der allerdings durch den Bau des Rangirbahnhofes bei Récse wesentlich entlastete, doch immer noch räumlich beschränkte Pressburger Bahnhof gegen Westen vergrössert werden wird.
5. Die neuerliche Erweiterung der Station Fiume insbesondere am Hafen, und zwar ausserhalb jener mit 1,300.000 fl. bezifferten Arbeiten, die gegenwärtig im Zuge sind und bis zum Beginn der Herbstcampagne vollendet sein werden.

Schiffahrt.

Nordostseecanal. (Abgabentarif.) Das deutsche Reichsgesetzblatt veröffentlicht einen kgl. Erlass vom 4. Juni 1894, womit nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes die Abgabentarife für die Canalstrecke Holtenau—Rendsburg und für die Benützung der Hafenanlagen zu Holtenau genehmigt werden.

Nach diesen Tarifen sind von jedem Schiffsgefässe für die Benützung einer jeden der beiden Schleusen bei Holtenau und bei Rendsburg für je einen Kubikmeter Netto-Raumgehalt 6 Pfennige zu entrichten. Bei Berechnung des abgabepflichtigen Netto-Raumgehaltes werden Bruchtheile von einem halben Kubikmeter oder mehr für einen ganzen Kubikmeter gerechnet, kleinere Bruchtheile dagegen vernachlässigt. Bei der Umrechnung der Tragfähigkeit in Netto-Ranmgehalt wird eine Tonne (1000 kg) = 2 m³ gerechnet.

Ausnahmen von den Normalgebühren finden statt:

1. Für Schiffsgefässe, welche ausser ihrer Ausrüstung und dem Proviante nur Ballast führen oder leer gehen.

2. Für beladene Schiffsgefässe, welche nur innerhalb der Strecke von der Canalmündung bei Holtenau bis einschliesslich Catingfiel am nördlichen oder Schülperfiel am südlichen Eiderufer fahren oder, bei Holtenan in den Canal einlaufend, nach einem Orte innerhalb der vorstehend bezeichneten Canalstrecke bestimmt sind oder, von einem Orte innerhalb dieser Canalstrecke auslaufend, den Canal bei Holtenau verlassen. Alle diese Schiffe entrichten nur den dritten Theil der Abgabe, jedoch mindestens 50 Pfennige per Schleuse.

3. Schiffsgefässe, welche im Verkehre mit Lösch- und Ladeplätzen an der Obereider bis zur chemischen Düngerfabrik die Canalschleuse bei Rendsburg passiren, entrichten, sofern sie nicht das für den Rendsburger Hafen vorgeschriebene Hafengeld zu erlegen haben, wenn sie beladen sind und von Orten kommen oder nach Orten gehen, welche ausserhalb der Linie Catingfiel—Schülperfiel belegen sind, für je 1 m³ Netto-Raumgehalt 2 Pfennige, in allen anderen Fällen nur den dritten Theil dieses Satzes, jedoch mindestens 50 Pfennige.

4. Schiffsgefässe von 12 m³ oder weniger Netto-Raumgehalt entrichten, gleichviel ob beladen oder nicht, statt der regelmässigen Abgabe 50 Pfennige für jede Schleuse.

5. Schiffsgefässe, welche die Rendsburger Canalschleuse lediglich im Verkehre mit den Lösch- und Ladeplätzen im Stadtbezirk Rendsburg passiren, entrichten, wenn das vorgeschriebene Hafengeld zu entrichten ist, statt der regelmässigen Abgabe 30 Pfennige.

Befreit von der Abgabe sind:

1. Schiffsgefässe, welche Eigenthum des Reiches oder eines Bundesstaates sind oder lediglich für Reichs- oder Staatsrechnung Gegenstände befördern, in letzterem Falle jedoch nur gegen Vorzeigung von Freipässen;

2. Fahrzeuge von 12 m³ oder weniger Netto-Raumgehalt, wenn dieselben zugleich mit einem anderen abgabepflichtigen Fahrzeuge eine der Schleusen passiren.

Die Abgabe ist von dem Führer des Schiffsgefässes, wenn er von Osten her in den Canal einläuft, für die Schleuse zu Holtenau bei dem dortigen Nebenzollamte, wenn er dagegen von Westen kommt, für die Schleuse bei Rendsburg bei dem Hauptzollamte zu Tönning oder bei dem Hauptsteueramte zu Rendsburg im Voraus zu entrichten, und zwar gleich für beide Schleusen, wenn beide durchfahren werden sollen. Zu diesem Zwecke hat der Schiffsführer die Schleusen und die Tragfähigkeit des Schiffes unter Vorlegung der Schiffs- und etwaigen Ladungspapiere bei dem betreffenden Amte schriftlich anzumelden. Macht der Schiffsführer auf eine der vorerwähnten Ausnahmen von den Normalgebühren Anspruch, so hat er dies in der schriftlichen Anmeldung zu erklären und sich nach Massgabe der von der kaiserlichen Canalcommission dieserhalb zu erlassenden Vorschriften über die Erfüllung derjenigen Bedingungen auszuweisen, von denen die Begünstigung abhängt.

Wenn ein Schiffer nach Beendigung der angemeldeten Reise auch die zweite Schleuse zu durchfahren wünscht, so hat er dies bei der für die betreffende Schleuse zuständigen Erhebungsstelle anzumelden und dort die Abgabe für die zweite Schleuse nachträglich zu erlegen.

In gleicher Weise hat derjenige Schiffführer, welcher eine ermässigte Abgabe erlegt hat, dann aber die Reise über die Grenzen, innerhalb welcher die ermässigten Gebühren zu entrichten sind, fortzusetzen wünscht, solches dem nächsten an der Fahrstrasse gelegenen Zoll- oder Steueramte behufs Ergänzung der gezahlten Abgabe auf den Betrag des regelmässigen Abgabensatzes anzumelden.

Verschiedene Mittheilungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 19. Mai wurde unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Mitgliedes Wilhelm v. Lindheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretär Emil Ritter Krticzka v. Jaden, die fünfte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 4350 Actien mit 174 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1893 vorgelegten Geschäftsberichte beliefen sich die Bruttoeinnahmen des Betriebes auf 209.082 fl. (gegen 192.133 fl. im Vorjahre). Die ordentlichen Betriebsausgaben betrugen 90.843 fl. (gegen 82.196 fl.), die besonderen Ausgaben 2597 fl. (gegen 17.058 fl.). Der Betriebsüberschuss beziffert sich auf 115.641 fl. (gegen 92.877 fl.). Es ist also eine erhebliche Besserung in den Einnahmen zu constatiren, während gleichzeitig eine Herabminderung der Ausgaben erreicht wurde. Nach Eröffnung der Fortsetzungsstrecke von Gablonz nach Tannwald (voraussichtlich im October l. J.) tritt der Pauschalvertrag mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Kraft, wodurch ein ziemlich constantes Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben hergestellt werden wird. Der Bericht theilt ferner mit, dass die Emission von 185.000 fl. Prioritäts-Actien, 188.000 fl. Stammactien lit. B und 2,909.000 fl. vierpercentigen Prioritäts-Obligationen thatsächlich vorgenommen wurde, und dass die den Actionären angebotenen Prioritäts-Obligationen auch bezogen worden sind, dagegen werden die oben erwähnten Prioritäts-Actien erst im Jahre 1894 begeben und wird der dabei erzielte Nutzen der zum Paricourse in der Bilanz pro 1893 eingestellten Titres mit 83.250 fl. dem Erträgnisse des Jahres 1894 zu Gute kommen. Der Bericht macht sodann Mittheilung über den Stand des Projectes Tannwald—Landesgrenze und verweist auf die grosse Bedeutung jener Bestrebungen für die Gesellschaft, welche den Ausbau einer Transversalbahn von Reichenberg zur Elbe verfolgen. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Rechnungsabschluss pro 1893 genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium. In derselben Weise wurden sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes angenommen. Darnach wurde derselbe ermächtigt, die Kosten der pro 1893 ausgeführten Erweiterungsbauten aus dem Reservefond zu decken, ferner zur Geldbeschaffung für den eventuellen Weiterbau Tannwald—Landesgrenze, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, 1,280.600 fl. vierpercentige Prioritäts-Obligationen und 1,371.000 fl. Stammactien lit. A auszugeben, sowie nach Massgabe der mit der Regierung zu treffenden Vereinbarungen diese Capitalsziffer eventuell zu modificiren, ferner sich Namens der Gesellschaft bei den Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Reichenberg in der Richtung nach Böhm.-Leipa mit einem Maximalbetrage von 10.000 fl. zu betheiligen, endlich mehrfache Statuten-Aenderungen vorzunehmen, bezw. bei der Regierung zu beantragen, deren wesentlichste den Verwaltungsrath ermächtigen soll, für das gesellschaftliche Unternehmen einen Director zu bestellen. Rücksichtlich der Verwendung des mit 134.767 fl. ausgewiesenen Reingewinnes beschloss die Generalversammlung, auf die emittirten Prioritäts-Actien, sowie auf die Stammactien lit. A ausser der fünfpercentigen Dividende per 74.040 fl. noch 1 pCt. Superdividende — an dieser parti-

cipiren auch die Genussscheine — mit 14.850 fl. zu vertheilen, dem Reservefonde 4829 fl. zuzuweisen, und den nach Dotirung der Tantième für den Verwaltungsrath verbleibenden Rest von 36.702 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Verwaltungsrath wurde an Stelle des ausscheidenden Mitgliedes Hermann Arnold, Dr. Carl Freiherr v. Offermann berufen, ferner die ausscheidenden Mitglieder Wilhelm v. Lindheim und Wilhelm Riedel wieder- und Landesadvocat Dr. Ignaz Wien aus Prag neugewählt.

In der nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde S. Ritter v. Hahn zum Präsidenten und Ignaz Ginzkey zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt. Desgleicheu wurdeu die bisherigen Mitglieder des Executivcomité wiedergewählt.

Oesterr. Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 25. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Ritter von Mitscha die 27. ordentliche Generalversammlnng der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn abgehalten. Bei derselben waren 46 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 45.182 Actien und 4517 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte waren die Verkehrsergebnisse im Jahre 1893 recht befriedigende. Auf dem garantirten Netze steht der Zunahme des Personenverkehrs um 9·47 Percent und jener der zurückgelegten Personen-Kilometer um 5·22 Percent eine Mehreinnahme aus diesem Verkehr um 4·15 pCt. gegenüber. Bezüglich des Güterverkehrs constatirt der Bericht, dass gegenüber 1892 auf dem garantirten Netze um 8·09 pCt. mehr Tonnen befördert und um 5·22 pCt. mehr eingenommen wurden. Auf dem Ergänzungsnetze wurden um 10·28 pCt. mehr Tonnen befördert und um 10·24 pCt. mehr eingenommen. Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes betrugen fl. 9,854.274 (+ fl. 456.179), die Gesammtausgaben fl. 5,506.446 (+ fl. 50.687). Der Nettoertrag des Jahres 1893 stellt sich ohne Berücksichtigung der Zinsen auf fl. 4,347.828 (+ fl. 405.491). Es ergibt sich für das Jahr 1893 ein Abgang von fl. 135.098 und muss demnach die Staatsgarantie mit diesem Betrage, welcher um fl. 395.139 geringer als im Vorjahre ist, in Anspruch genommen werden. Die Gesammteinnahmen des Ergänzungsnetzes belaufen sich auf fl. 6,649.670 (+ fl. 582.025), die Gesammtausgaben auf fl. 2,898.607 (+ fl. 44.314); es ergibt sich daher ein Nettoertrag von fl. 3,751.062 (+ fl. 537.710). Nach dem Gewinn- und Verlustconto schliesst die Rechnung des garantirten Netzes pro 1893 mit einem Abgang von fl. 236.696. Dieser Ausfall war aus dem zur Einlösung am 1. Juli 1894 fälligen Coupons der Stammactien bestimmten Betrage von fl. 900.000 zu decken, so dass ein Betrag von fl. 661.303 zur Dispositiou der Generalversammlung stand. Hiezu kam der den Stammactien statutengemäss gebührende Antheil an dem Ueberschusse aus dem Ertrage des Ergänzungsnetzes im Betrage von fl. 280.518, so dass im Ganzen ein Betrag von fl. 941.822 verfügbar war. Der Verwaltungsrath beantragte, den am 1. Juli 1894 fälligen Coupon der Stammactien mit fl. 5 einzulösen und den Rest von fl. 41.822 auf neue Rechunng vorzntragen. Nach dem Gewinn- und Verlustconto ergibt sich beim Ergänzungsnetz nach Deckung des Erfordernisses für Zinsen, Tilgungsquoten des Prioritätencapitals und sonstige Auslagen ein Ueberschuss von fl. 2,002.308. Statntengemäss waren bievon zunächst für die planmässige Tilgnng der Actien lit. B fl. 56.800 und zur Leistung einer 5percent. Dividende für die Actien lit. B fl. 1.339.450 zu verwenden. Von dem erübrigenden Betrage per fl. 606.058 beantragte der Verwaltungsrath 10 pCt. = fl. 60.605 dem Reservefonde des Ergänzungsnetzes zuzuweisen und die 10perc. Tantième für den Verwaltungsrath per fl. 54.545 in Abzug zu bringen, sohin eine Superdividende von fl. 1·50 per Actie lit. B, d. i. zusammen fl. 200.917 und den Betrag von fl. 1582 für die circulirenden Genussscheine zu vertheilen und den Restbetrag von fl. 61.068 auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge des Verwaltungsrathes wnrden von der Generalversammlung einstimmig und ohne Debatte angenommen. Die zufolge des Ablaufes ihrer Functionsdaner ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Max Eugen Graf Hardegg, Siegmund Landauer und Eduard Prinzing wnrden in denselben wiedergewählt. In den Revisionsausschnss wurden als Mitglieder die Herren Cäsar von Foregger, Dr. Max Freiherr von Mayr und Friedrich Albani, als Ersatzmänner die Herren Leopold Rimböck, Adolf Schenk von Ledecz und Michael Stammhammer bernfen, worauf die Generalversammlung schloss.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 26. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Theodor Ritter von Taussig die 42. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südnorddeutschen Verbindungsbahn abgehalten. Nach dem pro 1893 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen fl. 3,536.122 (+ fl. 255.384), denen Gesammtausgaben von fl. 2,450.662 (— fl. 384.741) gegenüberstehen. Die eigentlichen Betriebskosten betrugen fl. 2,033.035 und nach Abzug des zu Lasten der Localbahnen verrechneten Betrages von fl. 22.450 blos fl. 2,010.585. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie betrug pro 1893 fl. 743.437 und ist gegenüber dem Jahre 1892 um fl. 518.635 geringer. Die im Jahre 1892 begonnene Convertirung der 5percentigen Prioritäten in solche mit einer 4percentigen Verzinsung wurde im Jahre 1893 zu Ende geführt. Der finanzielle Erfolg dieser Transaction für die Gesellschaft, welcher im Gegenstandsjahre zum ersten Male voll zum Ausdrucke kommt, besteht darin, dass nunmehr das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Lotterieanlehens und der Obligationen, Emission 1892, sowie die Leistung einer Minimalrente von fl. 8 per Actie in der neu festgesetzten Staatsgarantie die volle Bedeckung finden, dass der mit Ende 1892 auf „Bahnbetriebs-Zinsencouto“ schwebend geführte Betrag von fl. 354.167 getilgt wurde und dass der Gesellschaft ein baarer Convertirungsgewinn von fl. 179.176 zufiel, welcher im Sinne des Uebereinkommens vom 27. April 1892 ein freies Eigenthum der Actionäre bildet und vorläufig in der Bilanz unter der Post „Creditoren“ eingestellt wurde. Während in den früheren Jahren die geringen Ueberschüsse zur theilweisen Abschreibung des Bahnbetriebs-Zinsencouto verwendet werden mussten, entfällt nunmehr diese Nothwendigkeit, da dieses Conto durch den Convertirungsgewinn beseitigt worden ist. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium und beschloss über Antrag des letzteren von dem pro 1893 mit fl. 63.854 ausgewiesenen Ueberschusse den am 1. Juli 1894 fälligen Actiencoupon mit fl. 4·75 einzulösen und den hienach verbleibenden Restbetrag von fl. 7604 auf neue Rechnung vorzutragen. Nachdem der am 1. Janner 1894 fällig gewesene Actiencoupon, welcher die Zinsenvergütung für das II. Semester 1893 bildet, bereits mit fl. 4 eingelöst worden ist, so enthält der am 1. Juli 1894 fällig werdende Coupon die in der Staatsgarantie liegende Minimalrente von fl. 4 als à conto-Zahlung für das I. Semester 1894 und die Restdividende von 75 kr. für das Jahr 1893. Nach der Wahl des Theodor Ritter von Taussig, Franz Edler von Siegmund, Josef Freiherr von Liebig, Ludwig Freiherr von Oppenheimer, kaiserl. Rath Eduard Redlhammer und Otto Freiherr von Wächter in den Verwaltungsrath wurde die Generalversammlung geschlossen.

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Johann Hochhauser und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmann Hugo Ritter v. Hebenstreit, die sechste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Steyrthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 18 Actionäre anwesend, welche zusammen 985 Stimmen vertraten. Dem Geschäftsberichte pro 1893 ist zu entnehmen, dass die Transportcinnahmen gegen das Vorjahr um 2500 fl. zugenommen haben, und zwar durch Hebung des Güterverkehres um 5300 fl., während die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre um 2800 fl. zurückgegangen sind. Die verschiedenen Einnahmen sind um 500 fl. gestiegen. Die Ausgaben haben um 4700 fl. abgenommen, hauptsächlich infolge von Ersparnissen im Stationsdienste. Der Betriebsüberschuss beträgt 23.678 fl. 62 kr. (+ 7600 fl. gegenüber dem Vorjahre). Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Rechnungs-Abschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Hierauf wurde über Antrag des letzteren beschlossen, von dem Reingewinne vorerst 700 fl. zur Amortisirung von 28 Stück Actien zu verwenden, sodann eine einpercentige Dividende auf die 19.167 Stück Actien zu vertheilen, ferner zur Dotirung des Betriebs-Reservefonds 2000 fl. und als Remuneration für die Bediensteten 1000 fl. zu verwenden und den Rest per 802 fl. 62 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Zum vierten Punkte der Tagesordnung wurde beschlossen, von der seinerzeit in Aussicht genommenen Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Garsten zur Enns Umgang zu nehmen und die zu diesem Zwecke beschlossene und von der Regierung bereits genehmigte Erhöhung des Actiencapitals um 33.000 fl. fallen zu lassen. Der Verwaltungsrath wurde gleichzeitig ermächtigt, dazu die Bewilligung der Regierung einzuholen und die betreffende Statutenänderung einzureichen. Mit der Wiederwahl des Robert Baron Buddenbrock, Josef Huber und Eduard Werndl als Revisoren und Johann Scholz als Ersatzmann schloss die Generalversammlung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Locomotiven.

1 Stück dreifach gekuppelte Verbund-Güterzugs-Locomotive, Serie 59,
2 Stück dreifach gekuppelte Secundärzugs-Tenderlocomotiven, Serie 97,
1 Stück dreiachsigen Tender, Serie 36.

II. Personenwagen.

a) 4achsige Drehgestellwagen.

5 Stück I./II. Classe mit Spindel- und Vacuumbremse.

b) 2achsige Wagen:

2	Stück	I./II.	Classe	mit Spindelbremse	mit geschlossenen Plattformen, mit Seitengang ohne Abschluss gegen die Coupés und ohne Dachaufbau
3	„	I./II.	„	ohne „	
2	„	II.	„	mit „	
1	„	II.	„	ohne „	
5	„	III.	„	mit „	
6	„	III.	„	ohne „	

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender sind für Dampfheizung und Vacuumbremse einzurichten und mit Geschwindigkeitsmesser auszurüsten; letztere Apparate werden dem Ersteher der Locomotiv-Lieferung franco Fabrik übergeben.

Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) ist I a steirisches Schweisseisen, eventuell basisches Martinflusseisen zu verwenden.

Die Wagen sind mit Speichenräder oder mit flusseisernen Scheiben und aufgezogenen Radreifen aus Martinstahl zu liefern und mit Aborten, Dampfheizung, elektrischem Intercommunicationssignal (System Rayl), Gasbeleuchtung, mit überlegbaren Uebergangsbrücken und Seitengeländer einzurichten.

Für einen Theil dieser Wagen sind Lampeneinsätze nach System Lafaurie-Potel zu liefern.

Alle Wagen mit Bremse erhalten 8 Bremsklötze.

Die Ablieferung der Locomotiven, Tender, der vierachsigen Personenwagen, eines zweiachsigen Wagens I./II. Classe und eines zweiachsigen Wagens III. Classe hat bis spätestens 10. December d. J., die der restlichen Personenwagen in der Zeit vom 1. Jänner bis 1. April 1895 stattzufinden.

Vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Locomotiven", bezw. „von Tender" oder „Wagen" werden **bis zum 7. Juli 1894**, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, sowie für die Oellampen-Einsätze nach System Lafaurie-Potel per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und speciell für die zweiachsigen Personenwagen auch für eine Station der nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, endlich die einzelnen Liefertermine anzugeben.

Bezüglich der Locomotiven sind 2 Preise, und zwar:
a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) „ „ „ „ „ basischem Martinflusseisen,

bezüglich der vierachsigen Personenwagen sind gleichfalls 2 Preise, und zwar:
a) für vierachsige Wagen mit Dachaufbau und
b) „ „ „ ohne „
anzugeben und endlich für zweiachsige Wagen III. Classe die Preise für solche Wagen mit Dampfheizcylindern unterhalb der Sitze und auch mit Dampfheizrohren an den Seitenwänden anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

(Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 15. August 1894 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Juni 1894.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Linie Olmütz—Čellechowitz ist die Verstärkung von eisernen Brücken im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst die Verstärkung von 12 Stück-Blechbrücken und einer Fachwerkbrücke im Gesammtbetrage von rund 10.700 fl.

Die Vergebung erfolgt nach Pauschalpreisen mit einem Auf- oder Abgebote und haben sich die Offerte auf die ganze Lieferung zu beziehen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bahnverwaltungs-Inspectorate der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 11. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der genannten Behörde eingereicht werden.

Mähr.-Schönberg, im Juni 1894.

K. k. Verkehrsleitung.

Farbiges
Carbolineum Krause
zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Austrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)
Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.
Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Kais. kön. Privilegium [383]
Lichtpaus-Anstalt
H. RIEHL (Itterheims Nachfolger)
Wien, Währing, Johannesgasse 35,
empfiehlt sich zur Vervielfältigung von Plänen nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die Zeichnung auf Pauspapier nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. Lieferung von Cianotipapier zur Selbstanfertigung von Plänen (weisse Linien auf blauem Grund). — Preise mässig, Arbeit schnell und solid.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Directe Frachtsätze für Holz.

Am 10. Juli 1894 treten für den Verkehr zwischen den Localbahn-Stationen Reichenau a. d. Kněžna und Solnitz einerseits und Alt- und Neugersdorf, Bautzen, Berthelsdorf, Coswig i. Sachs., Döbeln, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Dürrröhrsdorf, Freiberg i. Sachs., Gröditz, Grossenhain (B.D.B. u. C.G.B.), Hainsberg, Halsbrücke, Herrnhut, Königstein, Leipzig (Bayerischer, Berliner und Dresdner Bahnhof), Limmritz, Löbau, Meissen, Neusalza-Spremberg, Nossen, Pirna, Potschappel, Pulsnitz, Schandau, Schirgiswalde, Schland, Steina, Waldheim, Wendischfähre und Wülknitz andererseits directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 19. Juni 1894. [507]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf den Preussischen Staatsbahnen traten folgende von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands mit dem 15. Juni in Kraft, soweit dieselben nicht für einzelne Directionsbezirke durch besondere Veröffentlichung bereits zu einem früheren Zeitpunkte eingeführt worden sind:

Zu § 10.

Bei der Einstellung von Salon-, Schlaf- oder Personenwagen, sowie von Gepäck- oder Güterwagen zur Beförderung von Kranken, für welche nach Massgabe der Zusatzbestimmung B 2 und 6 zu § 10 — Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif Theil I vom 1. April 1894 — Fahrkarten I. Classe zu lösen sind, treten, soweit auf einzelnen Strecken die I. Wagenclasse nicht verkehrt, bezw. Fahrkarten dieser Classe nicht ausgegeben werden, an Stelle je einer Fahrkarte I. Classe zwei Fahrkarten III. Classe.

Zu § 11.

Die Bestimmung im § 3 der Bedingungen über die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Für die Berechnung des Preises sind die in dem Kilometerzeiger für den Personenverkehr angegebenen Entfernungen massgebend. Bei Entfernungen von mehr als 30 km werden angefangene Kilometer für volle Kilometer gerechnet.

Als Mindestbeträge werden für jeden Monat der Zeitkartendauer 4·50 Mk. für die I. Classe, 3·50 Mk. für die II. Classe und 2·50 Mk. für die III. Classe erhoben."

Der Bestimmung über die Ausgabe von Zeitkarten für Schüler zum Besuch von Schwimmanstalten tritt folgende ergänzende Bestimmung hinzu:

„Die Ausgabe dieser Karten erfolgt nur gegen eine Bescheinigung des Schulvorstandes, inhaltlich deren der betreffende Schüler zur Fahrpreisermässigung behufs Gebrauches des näher bezeichneten Bades empfohlen wird, weil eine derartige Badegelegenheit am Wohnorte des Schülers nicht vorhanden ist.

Die Karten dürfen von einer anderen Person, als für welche sie ausgefertigt sind, nicht benutzt werden."

Die vorstehenden Bestimmungen werden, soweit dies nicht bereits geschehen, demnächst in den von jeder königl. Eisenbahn-Direction herausgegebenen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif Theil II aufgenommen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Einführung eines Nachtrages.) Am 15. Juni sind für den Sächsisch-Thüringischen Verband Nachtrag XVI zum Gütertarif Heft 1 zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält ausser Bestimmungen wegen Behandlung der Sendungen nach Mitbewerbsstationen, sowie wegen Aufhebung des Ausnahmetarifes 8 für Getreide etc. (zum 1. August) Sätze für die neu aufgenommenen Stationen Bretleben, Esperstedt und Frankenhausen (Kyffhäuser), giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bretleben—Frankenhausen, ferner für die Stationen Marlishausen, Roda-Niederwillingen und Stadtilm, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Arnstadt—Stadtilm. Der Nachtrag ist vom 15. Juni ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Aufnahme neuer Stationen.) Am 15. Juni sind die Stationen Garms und Hohenkirchen der Oldenburgischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Verbandsverkehr einbezogen worden. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen der Station Jever zuzüglich 14 km bei Garms und 11 km bei Hohenkirchen zu Grunde gelegt.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. (Einführung von directen Ausnahme-Frachtsätzen für Graphit.) Für den Verkehr zwischen der Station Siegburg der kgl. Preussischen Staatsbahnen und den Stationen Budweis, Krumau und Schwarzbach-Stuben der k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind am 15. Juni directe Ausnahme-Frachtsätze für Graphit in Kraft getreten, welche bei den betheiligten Dienststellen zu ersehen sind.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife

	für	Lagerzins per 100 kg und Woche
I.	**Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen **Farbhölzer** in Blöcken **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	½ kr.
II.	**Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1½ kr.
III.	**Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1½ kr.
IV.	**Fabriksfeigen** **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 kr.
V.	**Haselnüsse**, geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1½ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh-** und **Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,

Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg					
1199	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Rohzucker	O p o č n o	Aussig St.E.G. loco Schönpriesen loco Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe A bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	„Anhang" zu den Tarifen (Theil II) für den directen Transport von Eil- u. Frachtgütern im Oesterr. Eisenbahn-Verbande, giltig vom 1. Jänner 1893	80 kr.	72 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
1200	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmstarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1	Hohenbruck	Pirna Waldheim	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmstarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfge. A 69 B 1 A 102 B 1		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt abgezogen
				oder umgekehrt										
1201	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen	Teplitz und Teplitz-Waldthor	Reichenberg (Sächs. Staatsb. und S.N.D.V.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 5. Sächsisch-West-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 76·1 . 71·2		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze finden auch Anwendung auf Sendungen gemischt aus Artikeln der Stückgutclassen I und II, ferner bei Zusammenladung von Gütern, die als Stückgut auf Umladeexpedition an der Grenze verwiesen sind, mit Gütern der Stückgutclassen, sofern dies vom Absender durch Frachtbriefvorschreibung verlangt wird. (Vergl. jedoch § 3 der reglementarischen Bestimmungen im Theile I)
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1202	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Chromerze	Ristovac	Oderberg K.O.B. und K.F.N.B.	Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungar.-Serbisch-Bulgarischer Eisenbahn-Verband		2·84 Francs in Gold		Im Kartirungswege		Unter Einem wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1893, sub Pos. 2960, für die gleiche Relation verlautbarte Frachtsatz von Francs 3·78 ausser Kraft gesetzt
1203	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	B a u m w o l l e	Schönpriesen-Umschlag / Dresden-Elbkai	Laube, Tetschen Landungsplatz / Bodenbach	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893		Pfge. 279 *) / 315		Im Kartirungswege		
			P a l o t a							Pfge. 274 *) / 315				
1204	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungs-Bahn	Getreide des Specialtarifes 1	Butowes-Tuf	Smiritz (S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1894	Localtarif vom 1. August 1883	31·8 kr.	24 kr.	7·8 kr.	Im Kartirungswege		Vorstehende Frachtsätze ermässigen sich um 5 Pfennige für 100 kg an Conrsdifferenz, welche im Sinne der einschlägigen Bestimmung des „Anhanges" zum Tarife dermalen doppelt in Abzug zu bringen ist. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
1205	**Oe.N.W.B.**		Der im Verordnungs-Blatte Nr. 50 ex 1894, sub Position Nr. 926, publicirte Frachtsatz für Kochsalz-Transporte von Korneuburg nach Kolin wird mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1894, sub Position 682 enthaltene Publication für den gleichen Artikel und die gleiche Relation ausser Kraft gesetzt.											
1206	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Strěchovic-Vinařic (Libuschiner Schacht)		Die im Verordnungs-Blatte vom 29. März 1894, Nr. 35, unter Post Nr. 673, enthaltene Kundmachung ist dahin zu ergänzen, dass erstens vom 1. Juli 1894 an für Sendungen nach c) Eisenach (Werrabahn) 12·0, nach d) Wernshausen (Werrabahn) 14·8 Pfennig für 100 kg Frachtnachlass gewährt wird, und zweitens, dass die Nachlässe unter a), b), c) und d) auch von dem am 1. Juli 1894 in Kraft tretenden ermässigten Frachtsätzen gewährt werden.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1207	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krehso, lebende, russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit	Podwoloczyska (Bhf.) transit	Wien Nordbahnhof	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	Bestehen keine Verhandssätze	221·8	199·1	kr.	Im Kartirungswege		
1208	Südbahn-Gesellschaft			und die hierans erzeugten Mahlprodncte	Getreide aller Art	und die hierans erzeugten Mahlprodncte	Getreide aller Art	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige Frachtsätze für Getreide nnd Mahlprodncte gelten nur für jenes Quantum von bezogenen Getreide, bezw. versendeten Mahlprodncten, welches in der vorgeschriebenen Begünstignngsdaner nnd in den correspondirenden Relationen sich deckt	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	188 Heller incl. nngar. Steuer	214 Heller incl. ungar. Stener		Im Rückvergütnngswege	Gegen anf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide und der auf dieselbe Firma als Anfgeberin lantenden Duplicat-Frachtbriefe für Mahlproducte, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	
1209	Südbahn-Gesellschaft			Mahlprodncte der Position M—4 des Tarifes, Tbeil I	Getreide der Pos. G—13 des Tarifes Theil I 1 Hülsenfrüchte „ „ G—13 „ „ „ „ 1 Oelsaaten „ „ O— 9 „ „ „ „ 1 Mahlproducte „ „ M— 4 „ „ „ „ 1	Martonvásár	Stationen der Strecke Bndapest S.B. inclns. bis Tárnok inclns.	Martonvásár	Stationen der Strecke Uj-Szöny inclns. bis Székesfehérvar incl.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Verschieden	288	302	282	296	282	Im Kartirngswege	Gegen anf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide und der auf dieselbe Firma als Anfgeberin lantenden Duplicat-Frachtbriefe für Mahlproducte, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	

| | | |

Fortlaufende Nr.	1210	1211	1212	1213	1214
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
	Leoben-Verdernberger-Eisenbahn				Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Erze	Cement / Kalk	Leer zurückgehendes Milch-Geschirr als Eilgut / Milch als Eilgut	Drainröhren u. Pflastersteine	Rübenschnitte / Zuckerrübe
für die Transportstrecke von	Wr.-Neustadt	Markt-Tüffer / Sagor	Drösing / Zistersdorf / Nieder-Absdorf	Troppau	Angern (K.F.N.B.) via Klein-Schwechat / Klein-Neusiedl
für die Transportstrecke nach	Trofayach	Laibach S.B.	Zistersdorf / Nieder-Absdorf / Drösing	Freihermersdorf	Klein-Neusiedl / Angern (K.F.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen und gibt in der Zeit	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen à 1000 kg, während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls, wenn auch nur eine oder die andere dieser Leistungen durch die Bahnanstalt besorgt wird, die hiefür tarifmässig entfallenden Gebühren zur Berechnung kommen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Laibach bestimmt und an die Bauleitung desselben adressirt sein	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen
	Bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis End-December 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	22 Heller / 34 Heller	16·4 kr. / 19·6 kr.	13·9 kr.	Keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	32 Kreuzer ö. W. = 64 Heller	16 Heller / 26 Heller	5·— kr. / 7·— kr.	11·— kr.	25·1 / 20·3
per 100 kg: Nachlass von bestehenden Frachtsätzen		6 Heller / 8 Heller	11·4 kr. / 12·6 kr.	2·9 kr	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				
Besondere Bemerkungen					Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1215	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleiglätte, alte Bleikugeln und andere metallische Abfälle des Ausnahmetarifes Nr. 32	Friedrichshütte	Budweis Dux und Dux-Liptitz Haida Kosten Pilsen B.W.B. Prag, Bubna, Lieben St.E.G. Prag, Lieben, Wisočan Oe.N.W.B.	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 32 bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Juli 1894 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Ostdeutsch-Oesterr. Verband vom 1. October 1890		Mark 2·63 1·80 1·62 1·77 2·33 1·99		Im Kartirungswege		
				Rosdzin	Budweis Dux und Dux-Liptitz Haida Kosten Pilsen B.W.B. Prag, Bubna, Lieben St.E.G. Prag, Lieben, Wisočan Oe.N.W.B.					2·66 1·91 1·72 1·88 2·43 2·07				

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

P. T. Eisenbahn-Verwaltungen und Waggonfabriken

Echte amerikanische

Selbstroller „Flos"

für Waggon- und sonstige Fenster-Rouleaux, haben sich seit Jahren so vorzüglich bewährt, dass sie jetzt allgemein in Anwendung kommen. Beschreibungen und Preislisten gratis und franco durch (431)

Ant. Rosenberg, Birkigt bei Braunau in Böhmen.

Gen.-Bevollmächtigter, Hauptniederlage für Oesterreich-Ungarn.

Maschinen- & Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,

Draisinen, Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen. (396)

Patronen und Geschosse.

WEINER'S ZINKFREIES LAGER-METALL

für jeden Druck und Rotation.

Kein Heisslaufen. Keine Achsen-Verreibung.

Heinrich Weiner, Prag.

(415)

F. RINGHOFFER

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei und Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhämmer und Walzwerke.

Hauptniederlassung in **Smichow**

Zweigniederlassungen in **Prag** und **Kamenitz** bei Eule.

Gegründet 1771. – Arbeiterzahl 2300.

(391)

Eisenbahnbedarf.

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Tramwaywagen** für Pferde- und Dampfbetrieb, **Reservoirwagen, Pferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Schneepflüge, Feldbahnwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen,** complete **Wasserstations-Einrichtungen** etc. etc.

Maschinenfabrikate.

Motoren jeder Art, **Transmissionen,** complete **Einrichtungen** für Brauereien, Brennereien, Stärkefabriken, Mahl- und Schneidemühlen, Wasserwerke, **vollständige Kühlanlagen** nach Linde'e Syetem, **Treber-Trockenanlagen** System Hencke, **Eisengiesserei-Erzeugnisse, Kesselschmiede-Arbeiten** jeder Art.

Kupfer- und Metallwaaren.

Apparate für Spiritus-Brennereien, Spiritus-Raffinerien, Stärkezucker-Fabriken, Bleizucker-Fabriken, Mineral-, Dampf- und Wannenbäder, **Einrichtungs-Armatur-Gegenstände** für Zucker-Fabriken, Brauereien, Färbereien, Liquenr-Fabriken, Stearin-Fabriken etc. etc.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse.

Kupferbleche in allen Dimensionen, **Braupfannbleche, Schalen, Böden, Scheiben, Nagelzaln, Kolbenkupfer** für Kupferschmiede, Spengler und Dachdecker.

Prämiirt: Wien 1873 – Paris 1878

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv. landesbef.

Wagen- und Waggonfabrik Schustala & Co.

in Nesselsdorf (Mähren).

Gegrundet 1850.

Fabrikation:

Alle Gattungen

Luxus-Equipagen und Strassenfuhrwerke

sowie alle Arten von

Eisenbahnwagen

für **Personen- und Gütertransport** auf normalen und Secundärbahnen,

Tramway-Waggons für Pferde- und Dampfbetrieb,

Draisinen, Bahn-, Schotter- und Kippwagen.

Bestandtheile (398)

zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln.

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

WIEN I., Lobkowitzplatz 1.
PRAG II., Ferdinandsstr. 1.

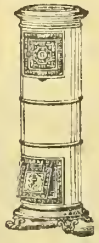
Sparherde,
Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche Kachelöfen.
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschlänche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille“
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

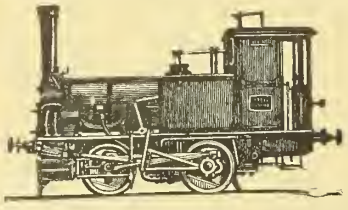
Die Redaction der Monatsschrift
„Wiener Speditionsberichte“
von **Stefan Dewoniski**, II/3, Obere Donaustrasse 89,
acceptirt und honorirt fachliche Beiträge unter Zusicherung strengster Discretion. (433)

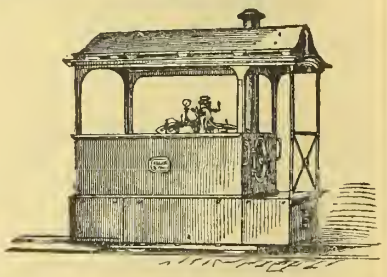
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien–Döbling



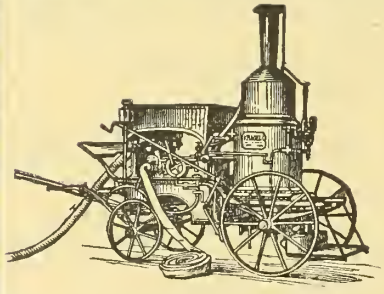
kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.
Patente in allen Staaten. (412)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon–Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères“
Central-Heizungen aller Systeme.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

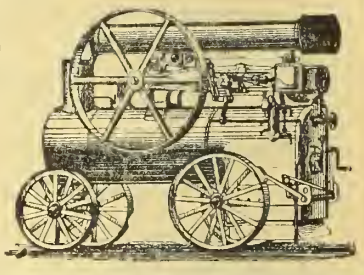




Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft.
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft. (400)



Dampf - Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.
Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf
Stets **reichhaltiges Lager** von
Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;
halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)
für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.
Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.
Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.
Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.
NIEDERLAGE:
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.
(421)

Specialfabriken
für
PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. Wien, 26. Juni 1894. VII. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Juni 1894 *), Z. 31.915, betreffend die Verlängerung des Bauvollendungstermines für die Gailthalbahn.

Im Grunde Allerhöchster Ermächtigung wurde in Abänderung der Bestimmung im § 8, alin. 1 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 11. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 110, der für die Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor festgesetzte Bauvollendungstermin bis 1. September 1894 verlängert.

Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juni 1894, Z. 12.142, an die österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend Vorschriften über die innere Beschaffenheit und gesicherte Verwahrung der im Eisenbahnbetrieb als Haltesignal in Gebrauch stehenden Knallkapseln.

Im Nachhange zu dem h. ä. Erlasse vom 14. April 1893, Z. 5406, wird die geehrte Verwaltung auf Grund des Ergebnisses der vom k. u. k. technischen und administrativen Militärcomité vorgenommenen Erprobung der von der Zündhütchen- und Patronenfabrik vormals Sellier & Bellot in Prag erzeugten, mit Zinnfolie gedeckten Knallkapseln eingeladen, in Hinkunft die Zugsbegleiter nur mit solchen Knallkapseln auszurüsten, welche mit 0·05 mm starker Zinnfolie derart, dass letztere umgebörtelt in jeder einzelnen Kapsel gelagert und an der Satzoberfläche mit Schellack befestigt wird, gedeckt und ferner mit richtig gehärteten Federn, die zur Befestigung der Knallkapsel an den Schienen dienen, versehen sind.

Das Vorhandensein des richtigen Härtegrades der Befestigungsfedern wäre in der Weise zu constatiren, dass 10 pCt. jeder Lieferpartie auf ein Schienenstück normal aufgelegt und wieder abgenommen werden. Bricht hiebei auch nur eine Feder, so wäre die ganze Lieferung der Firma behufs der Ersetzung rückzustellen.

Die anderweitige Verwendung der noch vorhandenen Knallkapseln älterer Construction ist thunlichst einzuschränken und sind diese Signalmittel bis zu ihrer Verwendung derart aufzubewahren, dass sie keinen Erschütterungen ausgesetzt sind.

Zum Schlusse werden der geehrten Verwaltung noch jene Vorschriften zur Darnachachtung empfohlen, welche hinsichtlich der Verwahrung und Verwendung der Knall-Haltesignale bei den k. k. Staatsbahnen bestehen, als:

a) Die Deponirung der Knallkapseln hat in einem trockenen Locale zu geschehen, in welchem gleichzeitig mit den Signalen ätzende Flüssigkeiten, Säuren etc. nicht aufbewahrt werden dürfen.
b) Die Vorrathhaltung solcher Signale ist derart zu regeln, dass selbe nicht ohne Ueberprüfung jahrelang lagern dürfen.
c) Die übernommenen, bezw. vorräthigen Knallkapseln, welche zum Tragen in Verwendung genommen werden, sind in passende Blechbüchsen zu legen, in welchen sie wie in einem Etui dicht angepasst liegen sollen und mittelst Papierstreifen so fest zu lagern, dass sie auch bei rüttelnder und stossender Bewegung ihre Lage nicht ändern können.

*) Enthalten in dem am 23. Juni 1894 ausgegebenen XLV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 119.

Woferne die Blechbüchsen entweder mit Filz oder mit sämisch gegerbtem Leder gefüttert sind, kann bei strenger Lagerung der Knallkapseln von jedem Ausfüllmateriale abgesehen werden.

d) Die Knallkapseln sind einzeln oder in Blechbüchsen in der Weise zu deponiren, bezw. aufzuhängen, dass sie weder der Sonnen- noch einer anderen Wärme ausgesetzt sind.

e) Auch beim Tragen der Knallkapseln, sowohl lose als in Büchsen, ist zu vermeiden, dass sie von der Sonne beschienen werden.

f) Beim Ablegen von Knallkapseln ist stets vorsichtig vorzugehen und sind dieselben nicht abzuwerfen, sondern immer nur abzulegen.

g) Ist, sobald constatirt wird, dass die Zündung einer Knallkapsel schlottert, letztere aus der Verwendung zu ziehen und zu cassiren.

Von der Aufbewahrung der Knall-Haltesignale in hölzernen Etuis will das Handelsministerium bei dem Umstande vorläufig Umgang nehmen, als die bisher gelieferten Muster vom Verkehrscomité der Directoren-Conferenz als dem praktischen Bedürfnisse nicht entsprechend bezeichnet worden sind.

Wien, am 8. Juni 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. Juni 1894, Z. 33.241, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Frankreich.

Mit Note vom 11. l. M. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in Paris dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass er die Aufnahme der von der Gesellschaft des Médoc betriebenen Eisenbahnstrecken in die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, bewilligt habe.

Die Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken ist demnach im Titel

Frankreich. A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

folgendermassen zu ergänzen:

Die Linien von allgemeinem Interesse:

11. der Gesellschaft des Médoc.

Die Linien von localer Bedeutung:

3. von Castelnau nach Margaux und von Pauillac nach Port des Pilotes (Gesellschaft des Médoc).

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 16. Juni 1894 zur Kenntniss gebracht. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst wird gemäss Absatz 2 des Art. 58, nach einem Monate vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens erfolgen.

Wien, am 21. Juni 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere schmalspurige, mit Dampf-, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahnen, und zwar von Steg über Gosau und Abtenau nach Golling, von Gosaumühle nach Hallstadt, von der Station Gosaumühle zum vorderen Gosausee, nebst einer als Seilbahn zu betreibenden Zweigbahn auf die Zwieselalpe, von Obertraun nach Lahn und von Golling nach Bluntau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Franz Koch, Bürgermeister und Hotelbesitzer in Ischl, im Vereine mit Hans Sarsteiner, Hotelbesitzer und Gemeinderath, und Ludwig Koch, Hotelbesitzer und Gemeindeausschuss in Ischl, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachstehenden schmalspurigen, mit Dampf-, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibenden Localbahnen, und zwar:

1. von Steg über Gosau und Abtenau nach Golling;
2. von Gosaumühle nach Hallstadt;
3. von der Station Gosaumühle der sub 1. genannten Localbahn zum vorderen Gosausee nebst einer als Seilbahn zu betreibenden Zweigbahn auf die Zwieselalpe;
4. von Obertraun nach Lahn und
5. von Golling nach Bluntau

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 16. Juni 1894.

Z. 26 517.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zöptau nach Römerstadt.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Friedrich Ritter v. Tersch, Bürgermeister von Mähr.-Schönberg, im Vereine mit Wilhelm Ludwig, Bürgermeister von Römerstadt, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zöptau nach Römerstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Juni 1894.

Z. 30.315.

Aus den Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien.

Die Frist im § 61, Abs. 4, des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892. R.-G.-Bl. Nr. 207. ist eine Verjährungsfrist: Frachtrückerstattungsansprüche, bei welchen die Partei die Anwendung eines billigeren Tarifes auf der nicht benützten Route verlangt, erlöschen durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht im Sinne des Art. 408, Abs. 1 H.-G.-B.

(Urtheil des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 26. Mai 1894, Z. 17.381.)

Mit Frachtbriefen ddto. Sniatyn 11. Jänner und 1. Februar 1893 und ddto. Halicz 14. März 1893 wurden unter der Adresse Carl F. Fürich in königl. Weinberge Schweine zur Beförderung auf der Bahn aufgegeben.

Diese drei Sendungen wurden direct abgefertigt und die Frachtgebühr für die ganze Strecke nach dem Verbandstarife vom 15. September 1889 berechnet. Unter Zugrundelegung des Verbandstarifes für die ganze Strecke sei allerdings die Frachtgebühr richtig berechnet, allein nach Ansicht des Klägers hätte die Bahn nach § 51 des Betriebs-Reglements vom 10. December 1892 den billigsten Tarif wählen sollen und demgemäss die Fracht von Sniatyn bis Oswieczim, bezw. Halicz bis Oswieczim nach dem Localtarif und von Oswieczim nach Prag nach dem Verbandstarif abfertigen, bezw. berechnen sollen.

Die geklagte Bahn macht dagegen geltend, dass der Anspruch bezüglich der in Sniatyn am 11. Jänner, bezw. 1. Februar 1893 aufgegebenen Frachtgüter, da, wie zugegeben, die Frachtgebühr bereits am 16. Jänner, bezw. 8. Februar bezahlt worden, zur Zeit der Einbringung der Klage am 27. Februar 1894 verjährt war. Was nun die in Halicz aufgegebene Fracht betrifft, so wäre es dem Aufgeber nach den Zusatzbestimmungen zu § 51 des Betriebs-Reglements freigestanden, im Frachtbriefe in der Rubrik „etwaige Angaben des Transportes" anzugeben, dass er bis Oswieczim die Expedition nach dem Localtarif und von dort an mit Verbandtarif verlange, welchem Begehren dann die Bahn hätte nachkommen müssen.

In Ermanglung dieser Angaben hat die Bahn mit Rücksicht darauf, dass es sich um einen Viehtransport handelte, eine Expedition gewählt, welche die rascheste Abfertigung und möglichst rasche Ankunft am Bestimmungsorte voraussehen liess und hat daher im Sinne des § 51 des Betriebs-Reglements ihren Verpflichtungen voll entsprochen. Auch könne von den Bahnbeamten nicht verlangt werden, dass sie alle möglichen Combinationen verschiedener Tarife calculiren, um die billigste Frachtgebühr für eine bestimmte Strecke zu ermitteln. Ueberhaupt sei nach § 51 die Bahn nur für grobes Verschulden verantwortlich, welches aber hier gar nicht behauptet wird. Es sei daher das Begehren des Klägers unberechtigt.

Da nach dem vorangeführten Sachverhalte der Kläger sich dadurch für benachtheiligt hält, dass für die ganze Strecke der Verbandtarif zur Anwendung kam, während ihm für einen Theil der Strecke die Anwendung des Localtarifes, für den Rest der Strecke die Anwendung des Verbandtarifes günstiger gewesen wäre, so liegt ein Anspruch gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage vor, welcher gemäss § 90 des Betriebs-Reglements vor Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden muss. Allerdings können gemäss § 61, Abs. 4, Ansprüche wegen Rückstellung von zu viel eingehobener Frachtgebühr binnen einem Jahre nach Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden und es findet in diesem Falle der § 90, Abs. 1, keine Anwendung. Allein in dem vorliegenden Falle wurde nicht der Tarif unrichtig angewendet und ist bei der Feststellung der Fracht und der Gebühren kein Rechnungsfehler vorgekommen, sondern nach der Sachlage ist der Tarif richtig angewendet worden, und zwar ein Tarif, welcher nach den Ausführungen der Geklagten bei Viehtransporten, um die es sich hier handelt, der zweckmässigste war, und es fallen daher die den Gegenstand der Klage bildenden Frachtgeschäfte nicht unter den § 61, Abs. 4, des Betriebs-Reglements. Und da auch die im § 90 unter Z. 1—4 angeführten Ausnahmen mit dem gegenwärtigen Falle nichts gemein haben, so ist klar, dass gemäss Art. 408 H.-G.-B. und § 90, Abs. 1 des Betriebs-Reglements, der vorliegende Anspruch durch Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr erloschen ist, weshalb das Klagebegehren abzuweisen war.

Abgesehen davon, sind die Ansprüche aus den Frachtbriefen ddto. Sniatyn, selbst wenn § 61 des Betriebs-Reglements hier Anwendung finden könnte, was aber, wie gezeigt, nicht der Fall ist, verjährt. Die Zahlung der Fracht erfolgte, wie bereits gesagt, am 16. Jänner, bezw. 8. Februar 1893, und die Klage wurde erst am 27. Februar 1894 eingebracht, somit ist seit der Zahlung der Fracht mehr als ein Jahr verflossen und kann der Anspruch auf Rückzahlung nicht mehr geltend gemacht werden. Nach Ansicht des Klägers ist die Verjährung aber nicht eingetreten, und zwar aus folgenden Gründen:

§ 61 des Betriebs-Reglements besagt allerdings, dass Ansprüche wegen Rückstellung einer Mehrgebühr binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an „geltend" gemacht werden müssen. Die Zusatzbestimmung VI zu diesem Paragraphen sagt aber in Ergänzung: „die Geltendmachung findet in nachstehender Weise statt", worauf die Bestimmungen über das Reclamationsverfahren folgen. Da nun die genannte Zusatzbestimmung denselben Ausdruck wie der § 61 anwendet, „Geltendmachung", „geltend machen", so sei klar, dass durch die Reclamation die im § 61 erforderliche Geltendmachung erfolge, und da der Kläger binnen Jahresfrist von der Zahlung seinen Anspruch reclamirt, also geltend gemacht hat, sei die Verjährung nicht eingetreten.

Dieser Ansicht des Klägers vermochte aber das Gericht nicht beizustimmen. Die angeführte Zusatzbestimmung VI hat nicht den Sinn, welchen der Kläger derselben gibt, denn sonst müsste in dieser Zusatzbestimmung angegeben sein, inwiefern die Reclamation die Verjährung unterbricht oder hemmt, in welcher Richtung aber die Zusatzbestimmung nicht einmal eine Andeutung gibt. Es ist daher nach dem Wortlaute des § 61 des Betriebs-Reglements, selbst wenn § 61 des Betriebs-Reglements hier Anwendung fände, die Verjährung der beiden Ansprüche aus dem Frachtbriefe ddto. Sniatyn zur Zeit der Klage bereits eingetreten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Mai.) Zu den mit Ende des Monates December 1893 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 361·26 km sind in den Monaten Jänner, Februar, März, April und Mai in Folge des Baubeginnes nachstehende Bahnlinien zugewachsen, und zwar: im Monate Jänner

von der Wiener Stadtbahn Loos IX (km 9·779—10·916) der Gürtellinie mit 1·14 km und Loos XIV (km 5·455—7·065) der Vorortelinie mit 1·62 km; die Localbahn Trient-Tezze (Valsugana-Bahn) mit 65·0 km; die elektrische Localbahn Baden-Vöslau mit den Linien Baden—Leesdorf und Baden—Helenenthal zusammen 9·20 km; im Monate Februar von der Wiener Stadtbahn Loos VIII (km 8·735—9·779) der Gürtellinie mit 1·36 km, das zweite Geleise der Südbahnlinie Nabresina—Cormons in der Strecke km 13·7 bis km 15·3, das ist von der Station Monfalcone bis zur Abzweigung der Localbahn nach Cervignano mit 1·60 km, dann die Schleppbahn Monfalcone-Porte Rosega der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft mit 2·50 km, die Linie Wr.-Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen mit 4·30 km; im Monate April von der Wiener Stadtbahn das Loos VII (km 8·770 bis 9·080) der Vorortelinie und das Loos VII (km 8·170—8·735) der Gürtellinie mit zusammen 1·30 km, die Localbahn Plan-Tachau mit 12·10 km und die Localbahn Auspitz-Stadt—Auspitz-Bahnhof mit 6·80 km. Da bis Ende des Monates April keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben mit Schlnss dieses Monates 468·18 km Eisenbahnen in Bauausführung. Im Monate Mai wurde mit keinem neuen Eisenbahnbau begonnen, dagegen wurde die 3·30 km lange Theilstrecke Baden-Helenenthal und die 0·90 km lange Theilstrecke Baden—Leesdorf der elektrischen Localbahn Baden-Vöslau fertiggestellt und seit 1. Mai vorläufig für den Pferdebetrieb eröffnet, desgleichen wnrde die 61·60 km lange Linie Grosslupp—Rudolfswerth—Straža der Unterkrainer Bahnen am 31. Mai eröffnet und dem Betriebe übergeben. Es verblieben sonach mit Schluss des Monates Mai 422·38 Eisenbahnkilometer in Bauausführung, wovon 96·0 km auf Staatsbahnen und 326·38 km auf Privatbahnen entfallen. Nahezu fertig waren Ende Mai die schmalspurige Anschlusslinie au die k. k. Staatsbahnen in Ischl der Salzkammergut-Localbahn, die Linie Monfalcone—Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (seither eröffnet und dem Betriebe übergeben), ferner die Lochlbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn). — Die Zahl der im Monate Jänner beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 8940, stieg im Monate Februar auf 11.970, im Monate März auf 14.714, im Monate April auf 25.509 uud erreichte schliesslich im Monate Mai die ansehnliche Höhe von 26.988, das ist 58 pro Kilometer. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 13 vom 1. Februar.)

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Swětla der Oesterr. Nordwestbahn nach Kácow. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des von dem Gutsbesitzer Philipp Grafen Sternberg und Josef Klöckner, Güterinspector des k. k. theresianischen adeligen Damenstiftes in Prag vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Swětla der Oesterr. Nordwestbahn nach Kácow für den 26. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [G.-I.-Z. 11.305.]

Localbahn Göpfritz-Gross-Siegharts. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehnng hinsichtlich des Projectes der Localbahu Göpfritz-Gross-Siegharts für den 26. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 9886.]

Projectirte Localbahn von Treibach-Althofen nach Klein-Glödnitz. (Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung Klagenfurt hat die Trasseurevision hinsichtlich des Projectes des Execntivcomités für die Gurkthalbahn für eine schmalspurige Localbahn von Treibach-Althofen nach Klein-Glödnitz für den 26. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Regierungssecretär Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 11.361.]

Petroleummotor-Trambahn in Lemberg. (Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. Mai stattgefundenen Localcommission wurde für die von I. E. Bierenz in Wien projectirte Anlage einer Petroleummotor-Trambahn auf dem Ausstellungsplatze in Lemberg der Bauconsens ertheilt. [8. Juni, Z. 30.519.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya):

21. Juni: Mit Zug 2351 wurde in der Strecke Wadowice—Kalwarya anch der Güterverkehr aufgenommen und ist somit der Gesammtverkehr auf der Localbahn Bielitz-Kalwarya wieder eröffnet.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

22. Juni: In Folge Beschädigung des Objectes bei km 41·2 zwischen Czudec und Strzyźów a/W. durch Hochwasser wurde der Güterzugsverkehr zwischen Czndec und Strzyźów a/W. in der Strecke Jasło—Rzeszów eingestellt. Der Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Postverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen, aufrechterhalten.

23. Juni: Der Personenzugsverkehr wurde zwischen Czudec und Strzyźów a/W. mit Zug 1518 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Betriebsreglement. (Enquête in Angelegenheit der Modificirung einzelner Punkte desselben [1. Fortsetzung, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68].) An § 54 (Duplicat des Frachtbriefes und Aufgabsrecepisse) knüpfte man folgende Wüusche:

a) Alinea 5—7 des Paragraphen möge dahin abgeändert werden, dass anstatt Frachtbrief-Duplicates, wie früher, auch jetzt nach Waggonladungen Aufgabsrecepisse ausgestellt werden;
b) oder man möge gestatten, dass der Aufgeber der Ausstellung einer Uebernahmsbestätigung entsage, oder
c) dass er auch bei Waggonladungen zwischen Duplicat und Aufgabsrecepisse wählen könne, endlich
d) dass für Frachtbrief-Dnplicate keine Recepissegebühr zu zu entrichten sei.

In der Debatte über die Frage der Ausstellung obligatorischer Duplicate traten die Repräsentanten der Handelskammern für den Modns facultativer Duplicate ein.

Curialrichter Fabiny macht aufmerksam, da der Inhaber des Aufgabsrecepisses laut Handelsgesetz über die Waare verfügen kann, während das Betriebsreglement auders verfügt (nur der Aufgeber kann verfügen, bis die Waare nicht an den Adressaten anlangt), sei für eine dritte Person, in deren Besitz das Aufgabsrecepisse gelangt — obwohl das Verfrachtungsgeschäft auf Grund des Betriebsreglements geschlossen ist — das Betriebsreglement nicht massgebend; hieraus können Complicationen entstehen, und es ist thatsächlich ein derartiger Process vorgekommen, wo die Curie entschied, da auf dem Recepisse kein Hinweis auf das Betriebsreglement vorkommt, sei das Recht dritter Personen nach dem Handelsgesetze zu beurtheilen. Es sei also rathsam, die Rechtsbedeutung des Recepisses auf demselben in Gestalt einer Aufmerksammachung zu vermerken. — Nach eingehender Debatte acceptirte die Enquête die Aufnahme dieses Antrages unter die Feststellungen.

Es wurde sodann über den Wunsch der kaufmännischen Kreise berathen, dass im Inlandverkehr anstatt Frachtbrief-Duplicaten nach dem älteren Vorgehen copirte Aufgabs-Recepisse eingeführt werden mögen.

Zu Gunsten dieser Einführung erklären die Delegirten der Kaufmannschaft, dass die Ausfertigung von Duplicaten entweder dem Absender viel Arbeit verursacht oder aber den Bahnämtern überlassen werden muss, daher diesfalls gewünscht wird, dass die den Bahnanstalten hiefür zu zahlende Ausstellungsgebühr überhaupt aufgelassen werde. Nach längerer eingehender Debatte über diese Frage einigte sich die Enquête schliesslich darin, dass bei ganzen Wagenladungen Duplicate auszustellen sind, dem Publicum sei jedoch die bisher eingeforderte Ausstellungsgebühr von 4 Kreuzer zu erlassen. Die Enquête ergänzte diese Feststellung noch dadurch, dass, insofern der Aufgeber es wünscht und die Tarifsätze des Localverkehres oder die in Giltigkeit stehenden directen Tarife es möglich machen, auf dem Duplicate des Frachtbriefes sowohl die bereits restituirten, als auch die überwiesenen Gebühren detaillirt ersichtlich gemacht werden sollen. Die Eisenbahn sei jedoch nicht gehalten, sofort bei Aufgabe der Sendung das Recepiss auszufolgen, sondern spätestens am nächsten Tage, und ist auch berechtigt, für das Ausstellen eines solchen Duplicates eine Gebühr von 4 Kreuzer einzuheben. Der unwesentliche und auch nicht genügend motivirte Wunsch, dass die Eisenbahn die nicht sofort übernommenen Recepisse anstatt acht Tage drei Monate lang aufzubewahren habe, wurde von der Enquête fallen gelassen.

Zn § 55 wurde der Antrag eingebracht, dass der Lagerzins für zeitweilig eingelagerte Waaren aufgehoben werden möge. Diesem Antrage opponirte der Referent, da dies zu Missbräuchen führen würde. Nachdem mehrere Delegirte des Handelsstandes, sowie auch Ministerialrath Schnierer, die jnridischen Mitglieder

der Enquête und der Vorsitzende zum Gegenstand gesprochen, entschied sich die Enquête für die Beibehaltung des Lagerzinses.

Hierauf entspann sich eine lebhafte Debatte darüber, ob der Waarenverkehr nur an den gesetzlich festgestellten Tagen der Arbeitsruhe oder an Sonn- und Feiertagen beschränkt werden solle; die Enquête sprach sich für letztere Auffassung aus.

Schliesslich wurde betreffs des Vorgehens mancher Eisenbahnen Beschwerde erhoben, wonach dieselben beim Verladen von Holzkohle in ganzen Waggons, obwohl deren ganze Tragfähigkeit nicht ausgenützt werden kann, dennoch nach dem ganzen Waggon die Gebühren berechnen. Ministerialrath Kilényi bemerkt, dass bei den Ungarischen Staatsbahnen in solchen Fällen die Ladung von 10.000 kg auf zwei Waggons geladen und die Gebühr für einen Waggon eingefordert wird. Berechtigte Klagen können bei anderen Bahnen auf tarifarischem Wege ihre Lösung finden.

§ 57 betreffend, brachte die commercielle Welt den Wunsch zum Ausdruck, dass in dem Falle, wenn Mangels gedeckter Waggons die Sendung in mit einer Plache bedeckten Waggons befördert wird, für die Plache keine Gebühr eingehoben werde.

Der Referent bekämpft die Erfüllung dieses Verlangens, weil die Eisenbahnen nur entsprechend den vorhandenen Betriebsmitteln verfrachten: wenn nun die Aufgeber anstatt zu warten, die Beförderung in mit Plachen bedeckten Waggons fordern, kann mit Recht die Bezahlung der Gebühr beansprucht werden.

Den in verschiedenem Sinne hierüber abgegebenen Meinungsäusserungen entgegen ist der Vorsitzende, Ministerialrath Kilényi, der Ansicht, dass diese Angelegenheit auf tarifarischem Wege zu ordnen wäre. Er beantragt, die Enquête möge diesen Wunsch unterstützend der Erwägung und Beschlussfassung der Eisenbahn-Directionen unterbreiten, worauf dieser Antrag von der Majorität der Versammlung auch zum Beschlusse erhoben wurde.

Betreffend des § 58 geht der Wunsch der Interessenten dahin, dass die Eisenbahnen von grossen Industrie-Unternehmungen, welche nahezu täglich Sendungen zur Beförderung aufgeben (wie z. B. Möbel aus gebogenem Holze), welche als mangelhaft gepackt betrachtet werden, eine allgemeine Haftungs-Erklärung annehmen können, auf welche sodann im Frachtbriefe Bezug genommen geschieht. Die österreichische Enquête, sowie die Eisenbahn-Directionen haben auch diesen Gesichtspunkt acceptirt.

Auf die Einwürfe mehrerer Enquêtemitglieder, dass dagegen Bedenken juristischer Natur obwalten, überhaupt solche Bestimmungen nicht ohne principieller Abänderung der Dogmen des Betriebsreglements getroffen werden können, stellte der Vorsitzende die Frage, ob es nicht genügen würde, wenn man zur Beilage E ein neues Muster für solche Generalreverse feststellen würde und ob man in diesem Falle nicht von einer Modification des Betriebsreglements absehen könnte. Die Juristen der Enquête sprachen sich jedoch dahin aus, dass ohne Abänderung des Betriebsreglements diesem Wunsche nicht Geltung zu verschaffen wäre, in Folge dessen nach längerer Debatte das Begehren ablehnend beschieden wurde.

Schliesslich wurde noch der Wunsch laut, dass die Strenge bei Beurtheilung der Verpackung gemildert werden möge. Die Enquête sprach sich dafür aus, dass die Kammern betraut werden mögen, ein Verpackungs-Reglement auszuarbeiten.

[Fortsetzung folgt.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. Juni bis zum 1. Juli.)

Adriatischer Dienst.

26. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

27. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän S. Lucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

28. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Dall'Asta, nach Venedig.

29. Juni um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Moleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

30. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimilaeo“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

1. Juli, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän B. Cobol, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

26. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter“, Capitän G. Leva, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Modua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Chios. Ferner nach Cesmè, Vathy und Rhodus.

27. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apollo“, Capitän A. Florio, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Burgas und Kustendjè.

29. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

30. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Deperis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas, und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli, zu Mittag: Dampfer „Poseidon“, Capitän A. Fellner, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona“. Capitän . . . . . , nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

25. Juni, Dampfer „Pandora“, Capitän R. Mayer, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Mitgliedes Dr. Carl Ritter von Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Concipisten Oskar Freiherr von Pusswald die 14. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wien-Aspang abgehaltea. Nach dem pro 1893 erstatteten Gestionsberichte haben sich die Betriebsergebnisse im abgelaufenen Betriebsjahre günstiger als jene des Vorjahres gestaltet. Die Betriebseinnahmen weisen eine Steigerung von fl. 85.987, die Ausgaben eine solche von fl. 39.259 aus. Zur Bedeckung einer Reihe von Investitionen, welche von der Regierung zur Zurechnung zum Anlagecapitale anerkannt wurden, im Gesammtbetrage von fl. 127.893 wurden dem Investitions-Reservedepot 639 Stück eigene Prioritäten der Gesellschaft entnommen und hievon 34 Stück al pari begeben, der Rest per 609 Stück behufs gelegentlicher freihändiger Begebung zurückbehalten. Von dem mit fl. 320.265·49 ausgewiesenen Betriebserträgnisse waren zunächst für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe fl. 165.520 in Abrechnung zu bringen und von dem Reste 5 pCt., d. i. fl. 7737·27, in den Reservefond zu hinterlegen, so dass noch fl. 147.008·22 und unter Hinzurechnung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre, fl. 150.004·83 zur Verfügung der Generalversammlung verblieben. Letztere beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, hievon auf die 21.000 emittirten Actien eine Dividende von fl. 7, d. i. 3½ pCt., per Actie im Gesammtbetrage von fl. 147.000 auszuzahlen und den Rest per fl. 3004·83 auf neue Rechnung vorzutragen. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Franz Grünebaum, Ferdinand Bayens und Friedrich Schlemüller einstimmig wiedergewählt.

Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter Vorsitz des Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Carl Ritter von Feistmantel und im Beisein des landesfürslichen Commissärs, k. k.

Ministerial-Secretärs Alphons Edler von Glaser die 22. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 9 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2525 Actien vertraten. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1893 wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe rücksichtlich des Rechnungsabschlusses, welcher mit einem Verluste von fl. 336.541·48 abschliesst, einstimmig das Absolutorium ertheilt. Wahlen von Mitgliedern in den Verwaltungsrath fanden nicht statt. In den Revisions-Ausschuss wurden per acclamationem gewählt: Dr. Hermann Beer, Leopold Merlet und Friedrich von Heer, dann Carl Hettinger und Carl Aldenhowen als Ersatzmänner. Die Wahl der Functionäre des Verwaltungsrathes wurde einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung:) Am 30. Mai wurde unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Mitgliedes Ignaz Weiss und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrath Dr. Max Freiherr v. Buschman, die 27. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 42 Actionäre anwesend, welche 7250 Actien mit 290 Stimmen im eigenen und Vollmachtsnamen vertraten. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Rechnungs-Abschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Anträge des letzteren hinsichtlich der Einlösung des ungarischen Theiles des gesellschaftlichen Actiencapitals Seitens der ungarischen Regierung, der dadurch nothwendigen Reduction des Actiencapitals und der diesfalls erforderlichen Stautenänderungen wurden einstimmig und ohne Debatte angenommen. In den Verwaltungsrath wurde das ausscheidende Mitglied Ignaz Weiss wiedergewählt. Zu Mitgliedern des Revisionsausschusses wurden Alois Wismeyer, Josef Beyer und Rudolf Patek, und als Ersatzmänner Victor Foglar, Carl Pompe und Eduard Schmidt gewählt, worauf die Generalversammlung Seitens des Vorsitzenden geschlossen wurde.

In der darauf folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Ignaz Weiss zum Präsidenten und Dr. Victorin Steiger zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Kolomeaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Sergius Fürst Radziwill, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretär Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, die siebente ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kolomeaer Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche 3949 Actien mit 157 Stimmen vertraten. — Dem Geschäftsberichte und dem Rechnungsabschlusse pro 1893 ist zu entnehmen, dass die Gesammteinnahmen 81.646 fl., die Gesammtausgaben 55.252 fl. betrugen, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 26.393 fl. (+ 15.750 fl. gegenüber dem Vorjahre) ergibt. An den Einnahmen participiren der Personen- und Gepäcksverkehr mit 8615 fl. (— 1574 fl.), der Güterverkehr mit 67.890 fl. (+ 19.078 fl.) und die verschiedenen Einnahmen mit 5140 fl. (— 790 fl.). Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht und den Bericht des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Rücksichtlich der Vertheilung des nach Abzug der statutenmässigen Dotirungen verbleibenden Reingewinnes per 17.589 fl. 8 kr., beschloss die Versammlung, in Gemässheit des Antrages des Verwaltungsrathes, eine Dividende von $2^3/_4$ pCt. gleich 5 fl. 50 kr. für die 3176 Stück Prioritäts-Actien, d. s. zusammen 17.468 fl. zu vertheilen und den Rest von 121 fl. 8 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Revisionsausschuss wurden Max Lehmann und Dr. Jakob Singer, dann als Ersatzmann James Lederer wiedergewählt. Schliesslich wurden in den Verwaltungsrath Alexander Ritter v. Zasinski neu- und Max Luschka Edler v. Sellheim wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Sergius Fürst Radziwill als Präsident und Emanuel A. Ziffer als Vicepräsident des Verwaltungsrathes, ferner Emanuel A. Ziffer, Ernst v. Lindheim und Max Luschka Edler v. Sellheim zu Mitgliedern des Executivcomité wiedergewählt.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka die 6. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft Localbahn Gleisdorf-Weiz abgehalten. Dem Geschäftsberichte pro 1893 zufolge betrugen die Brutto-Einnahmen fl. 48.959·15, d. i. fl. 3264 per Betriebskilometer (gegen fl. 3270 im Vorjahre. Die Gesammtausgaben bezifferten sich auf fl. 32.386·21, d. i. fl. 2159 per Betriebskilometer (gegen fl. 2149 im Vorjahre). Nach Abzug der Betriebskosten und der mit fl. 2209 bezifferten Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung ergibt sich ein Einnahmen-Ueberschuss von fl. 16.572·94 und inclusive des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre von zusammen fl. 17.508·71. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Rechnungsabschluss zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Des Weiteren beschloss die Versammlung von dem nach Abzug der planmässigen Tilgungsquote für 4 Stück Prioritäts-Actien per fl. 800 zur Verfügung verbleibenden Betrage von fl. 16.708·71 eine Dividende von fl. 6 für die Prioritäts-Actien, d. i. zusammen fl. 15.876 zu vertheilen und den Resthetrag von fl. 832·71 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach der Wahl der Mitglieder des Revisions-Ausschusses und Wiederwahl des ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitgliedes Hugo Skala wurde die Generalversammlung geschlossen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXXIII. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 15. Juni herausgegebene LXXIII. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 583: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. Juni 1894, Z. 14.511, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr lebender Klauenthiere aus Croatien und Slavonien nach und durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 18. Juni herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 584: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 1. Juni 1894, Z. 42.827, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr, sowie des Ein- und Durchtriebes von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Liegnitz nach, bezw. durch Galizien.

— (Inhalt des LXXV. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 20. Juni herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 585: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. Juni 1894, Z. 5727, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Salzburg.

— (Inhalt des LXXVI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 21. Juni herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 586: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. Juni 1894, Z. 83.552, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus Croatien und Slavonien nach Böhmen.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 22. Juni herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 587: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. Juni 1894, Z. 9429/II, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Vöcklamarkt und Frankenmarkt als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 23. Juni herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 588: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 19. Juni 1894, Z. 15.480, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr lebender Klauenthiere aus Croatien und Slavonien nach und durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 589: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. Juni 1894, Z. 16.122, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einbringung von Klauenthieren aus Croatien nach Steiermark.

Nr. 590: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 15. Juni 1894, Z. 20.878, betreffend das Verhot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus den kgl. preussischen Regierungsbezirken Oppeln, Breslau und Liegnitz nach, bezw. durch Mähren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr via $\frac{\text{Bruck a/L.}}{\text{Marchegg}}$ Wien.

Mit 1. Juli 1894 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits via $\frac{\text{Bruck a/L.}}{\text{Marchegg}}$ Wien in Kraft.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1892 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 Kreuzern zu erhalten.

Wien, am 22. Juni 1894. [508]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr via Lawoczne, Orló und Zwardoń.

Mit 1. Juli 1894 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits via Lawoczne, Orló und Zwardoń in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 Kreuzern zu erhalten.

Wien, am 22. Juni 1894. [509]

Verkehr zwischen Wien Lagerhaus der Stadt Wien und Wien Praterquai einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits.

Frachtberechnung für Getreide etc.

Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894 erfolgt bei directer Abfertigung der Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Oelsaaten (Artikel des Ausnahmetarifes XI des Tarifes für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien und Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen im Verkehre zwischen Wien Lagerhaus und Wien Praterquai einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits die Frachtberechnung unter Anstoss des ermässigten Gebührenantheiles von 2 Hellern pro 100 kg rücksichtlich der k. k. Staatsbahnstrecken Wien Lagerhaus- bezw. Wien Praterquai—Wien Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit an die im Localgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, ab Wien Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entfallenden Frachtsätze.

Wien, am 22. Juni 1894. [510]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn.

Nachtrag II zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 15. Juli 1894 der Nachtrag II in Kraft, der u. A. neue und abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Engelsdorf, Naundorf bei Dresden und Weinböhla enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 19. Juni 1894. [511]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft II).

Einbeziehung der Station Perbenyik.

Die Station Perbenyik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurde in den seit 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarif einbezogen und ist dieselbe im Tarife auf Seite 19 mit dem Theilfrachtsatze von 68 kr. ö. W. und auf Seite 24 mit der Theilentfernung von 442 km entsprechend vorzumerken.

Budapest, im Monate Juni 1894. [512]

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes können von den Parteien, welche die Stationstarife käuflich bezogen haben oder beziehen werden, bei den bezüglichen Verkaufsstellen unentgeltlich in Empfang genommen werden.

Wien, am 17. Juni 1894. [513]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Anhängen zu den Tarifheften 3, 5 und 6 des Theiles II.

Zum 1. August 1894 gelangen zu den obbezeichneten Tarifheften Anhänge, enthaltend Coursunterschiedsbeträge, zur Einführung, und zwar:

zum Theile II, Heft 3,
zu den Nachträgen II und III des Theiles II, Heft 5, und
zum Nachtrag II des Theiles II, Heft 6.

Die in diesen Anhängen eingestellten Coursunterschiedsbeträge werden vom 1. August 1894 bis auf Weiteres in doppeltem Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Wien, am 22. Juni 1894. [514]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XVI zum Hefte Nr. 1.

Mit 15. Juli 1893 tritt zum Hefte Nr. 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XVI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1894. [515]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von directen Frachtsätzen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 20. Juni sind für die Beförderung von Leichen, lebenden Tbieren und Fahrzeugen im Verkehre zwischen den Stationen Bützow, Güstrow und Rostock der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und den Stationen Hof, Leipzig I (Bayerischer Bahnhof), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Leipzig II (Dresdner Bahnhof) der königl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits directe Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Allgemeiner Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre. (Einführung eines Nachtrages.) Zum Allgemeinen Eisenbahn-Gütertarif (Tbeil I) für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Jänner 1893 kommt am 1. Juli ein Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen sowie Berichtigungen. Durch die Aenderung der Zusatzbestimmung II zu § 41 werden die in den Ziffern XLVIII, LIV, LV und LVI der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgeführten Gegenstände von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen. Diese Beschränkung tritt indessen erst am 1. August in Geltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Juli kommt der Nachtrag XIV zum Tarifheft 2 zur Einführung. Er enthält Aenderungen von Stationsnamen und der besonderen Tarifvorschriften, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen. Die letztbezeicbneten Aenderungen und Ergänzungen gelten vom 1. Juli an auch bezüglich des Tarifheftes 1. Abzüge des Nachtrages XIV sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 1. Juli tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fabrzeugen in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen grundsätzlichen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Durch den neuen Tarif werden die bezüglichen Tarifhefte I vom 1. December 1888, II, III und IV vom 1. März 1889, V vom 1. Juni 1889, VI vom 1. November 1892 und VII vom 1. März 1892 ersetzt und aufgehoben.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

In dem h. o. Directionsbezirke wird in der Station **Weissenbach-St. Gallen** das daselbst bestehende Aufnahmsgebäude, und in der Station **Leoben** die Magazins-Anlage vergrössert und die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für
Weissenbach-St. Gallen . . . . . beträgt ca. fl. 9500.—
Leoben . . . . . „ „ fl. 9300.—

Diesbezügliche Offerte, welche mit einem 50 kr. Stempel versehen sein müssen und die auf beide Objecte oder auch für je eines gestellt werden können, sind bis zum **30. Juni l. J., 12 Uhr Mittags**, an die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Weissenbach-St. Gallen und für die Vergrösserung der Magazinsanlage in der Station Leoben" einzubringen.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind sowohl bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach, als auch bezüglich Weissenbach-St. Gallen bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Hieflau und bezüglich Leoben bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Knittelfeld **ab 24. Juni l. J.** einzusehen und können daselbst auch die Offertformularien behoben werden.

Die Bauwerber haben — insoferne sie hieramts nicbt bekannt sind — die ihre Befähigung zur Uebernahme und Durchführung eines derartigen Baugeschäftes dienenden Nachweise dem Angebote anzuschliessen und bei Unterfertigung auch ihre genaue Wobnungsadresse anzugeben.

Ferner wird zur Darnachachtung ausdrücklich hevorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksicbtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausscbliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach behält sich übrigens das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtlich eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Als Vollendungstermin für das Aufnahmsgebäude Weissenbach-St. Gallen wird der 30. September l. J., für das Wohngebäude daselbst der 30. October l. J. und für die Magazins-Anlage in der Station Leoben der 30. October l. J. bestimmt.

Villach, im Juni 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Die Redaction der Monatsschrift
„Wiener Speditionsberichte"
von **Stefan Dewoniski, II/3, Obere Donaustrasse 89,**
acceptirt und honorirt fachliche Beiträge unter Zusicherung strengster Discretion. (433)

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis nnd franco die
Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"
Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten
WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1216	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steinkohle als Frachtgut	1. Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn II. Stehelschovic-Vinarice (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swoleuowes-Smecna	Eger, Franzensbad, Klingenthal	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1891 bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1895	1. Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887. II. Tarif für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn u. s. w. vom 1. August 1892	Kreuzer ö. W. I. 36·1 II. 38·2	I. 35·0 II. 37·1	I. 1·1 II. 1·1	Kartirung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 31. August 1895; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichtoinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Das im Verordnungs-Blatte vom 7. December 1893, Nr. 140, unter Post 2304, veröffentlichte Zugeständniss tritt mit 30. Juni 1894 ausser Kraft
					Ober-Graslitz, Tirschnitz				35·7	37·8	0·7			
					Unter-Graslitz				35·5	37·6	0·5			
					Annathal-Rothan, Mostan-Nebanitz				35·3	37·4	0·3			
					Annathal-Rothan, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Mostan-Nebanitz, Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Tirschnitz				35·0	37·1	0·3			
					Königsberg-Maria Kulm				35·0 .	30·4 .	4·6 .			
					Bleistadt				34·9 .	30·4 .	4·5 .			
					Dassnitz				34·6 .	30·4 .	4·2 .			
					Hartenberg				34·3 .	30·4 .	3·9 .			
					Dzieditz				34·1 .	30·4 .	3·7 .			
					Davidsthal				33·5 .	30·4 .	3·1 .			
					Falkenau a. d. Eger				33·3 .	30·4 .	2·9 .			
					Nensattel				33·2 .	30·4 .	2·8 .			
					Chodau				32·2 .	30·4 .	1·8 .			
					Weipert				31·7 .	30·4 .	1·3 .			
					Schmiedeberg				33·1 .	27·5 .	5·6 .			
					Knpferberg				31·6 .	27·5 .	4·1 .			
					Pressnitz-Reischdorf				30·4 .	27·5 .	2·9 .			
					Sonnenberg				29·8 .	27·5 .	2·3 .			
					Reitzenhain				29·1 .	27·5 .	1·6 .			
					Sebastiansberg				30·2 .	26·2 .	4·0 .			
					Krima-Nendorf				29·3 .	26·2 .	3·1 .			
					Domina-Schönlind				28·5 .	26·2 .	2·3 .			
									26·9 .	26·2 .	0·7 .			
1217	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Sudoměřic (k.k.St.B.)	Kolin (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1891	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 49·8 b) 47·3			Im Kartirungswege		
				Wotic-Beztshov						43·8	41·3			
				Wotic						43·8	41·3			
				Bistric						41·8	39·3			
				Beneschan						41·8	39·3			
				Čerčan-Pisely						39·8	37·3			
1218	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Gross-Meseritsch	Lieben (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut in behobigen Mengen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1891	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1890	105 kr.	88·9 kr.	16·1 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1219	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandtarifes, Theil II, Heft 1	Friedland in Böhmen Wsigsdorf Tschernhansen Chrast Chrast Chrast Hohenbruck Hohenbruck Hohenbruck oder vice versa	Pirna Pirna Gröditz Waldheim Gröditz Pirna Waldheim	Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandstarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1894	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	in Pfennigen Ausnahmstarif 6 a: 58; 54; 54; A 77 B 1; A 106 B 1; A 110 B 1; A 98 B 1; A 69 B 1; A 102 B 1	in Pfennigen Ausnahmstarif 6 b: 48; 44; 44; —	Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Cursunterschiede, welche von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt abzuziehen sind
1220	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	Josefsthal-Cosmanos	Budapest- ujvgoti pályaudvar dunaparti-teherpályaudvar fővarosi-közraktárak Józsefváros Lipótváros Kelenföld déli vasut Ó-Buda-Alatorigát oder vice versa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Tarif Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1893	in Kreuzer a) 360 b) 360	a) 301 b) 282	a) 59 b) 78	Im Kartirungswege			
1221	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Bruck a/L. transit Wien St.E.G. *)	Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.) transit Rossitz Oe.N.W.B. Peček Rossitz Oe.N.W.B. Peček via Wien Donauquaibahnhof	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Anfrechthaltung der für die Classe A giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden 60·3 68·8	kr. 57·6 66·1		Im Kartirungswege			
1222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte	Wien-Lagerhaus		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Bahnlinien	10 Kreuzer 6 Kreuzer 4 Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und die correspondirenden Aufnahmsscheine, resp. Frachtbrief-Duplicate über die Weitersendung. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1895 vorzulegen	

*) Giltig für Sendungen, welche nach vollzogener Ausladung, resp. Einlagerung auf dem Bahnhofe der St.E.G. in Wien mit diesem Frachtbrief nach Wien Lagerhaus zur Weiterbeförderung gelangen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg				
1123	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	K o h l e	Allen in den citirten Tarifen enthaltenen Aufgabs-Stationen des Oberschlesischen, Niederschlesischen und Neuroder Grubenrevieres	Tannwald S.N.D.V.B. loco	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen der citirten Tarife	Vom 1. Juli 1894 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1894	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892; Niederschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	4·0 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe mit der reclamirenden Firma als alleinigen Aufgeber, consignirt spätestens bis Ende Februar 1895 vorzulegen	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die am 1. Juli 1894 laut citirter Tarife giltigen officiellen Frachtsätze ermässigen sollten, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse	
1224	Oesterr. Nordwestbahn		B r a u n k o h l e		N e n b i d s c h o w			Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894, bezw. Nachtrag I hiezu vom 1. Juli 1894					Der laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 14. December 1893, Post Nr. 2471, vom bestandenen Schnittsatze ab Aussig zugestandene Nachlass von 3·0 Kreuzern pro 100 kg erleidet mit Rücksicht auf die durch Nachtrag I zum Inländischen Braunkohlenverkehre über Aussig, bezw. Prag (Tarif vom 1. März 1894) mit 1. Juli 1894 zur Einführung gelangenden, theilweise ermässigten, Stationstarifsätze ab 1. Juli 1894 nachfolgende Aenderungen. Im Uebrigen bleiben sämmtliche Bedingungen des citirten Zugeständnisses vollinhaltlich aufrecht.

	In Kronen pro 10000 kg		
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	85·0	83·8	1·2
Dux und Dux-Ladowitz	85·0	81·8	3·2
Holtschitz-Seestadtl	85·0	84·8	0·2
Karbitz	81·8	75·8	6·0
Mariaschein	83·2	77·2	6·0
Schönfeld	81·0	75·0	6·0
Schwaz-Knttowitz	85·0	81·8	3·2
Teplitz	85·0	79·4	5·6
Triebschitz	85·0	84·4	0·6
Türmitz und Prödlitz-Ladegnukt	80·6	74·6	6·0
Ullersdorf	85·0	81·0	4·0
Wohontsch	85·0	81·0	4·0
Bilin	85·0	82·6	2·4

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1225	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel	Waldsassen, Station der k. Bayerischen Staatseisenbahnen	Rossbach	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1894 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1894	Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Localbahn Asch-Rossbach und Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen. giltig ab 15. April 1891. Ausnahmetarif Nr. 7	20 kr. ö. W.	18 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				nnd umgekehrt										
1226	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Bautsch	Oderberg Bahnhof transito (für Sendungen nach Vossowska)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1894	Localtarife	34·9 kr.	21·5 kr.	13·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Bei Verwendung von zwei Wagen pro Sendung wird der ermässigte Frachtsatz für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen in Anwendung gebracht
1227	Südbahn-Gesellschaft		Skart von Pappendeckel, in fest verschnürten Ballen	Wien (Matzleinsdorf)	Frohnleiten	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894	Localtarif	Heller 188	Hesler 118	Heller 70	Im Kartirungswege		
				Graz S.B.					33	28	5			
				Laibach S.B.					238	146	92			
				Klagenfurt					213	132	81			

1228 Südbahn-Gesellschaft

Ergänzung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 46 vom 24. April 1894, sub Post 868, enthaltene Begünstigung hat auch auf Getreidesendungen **nach Cilli**, bezw. auf Mehlsendungen **von Cilli** in den daselbst angeführten Relationen und unter den gleichen Bedingungen zur Anwendung zu kommen.

1229 Südbahn-Gesellschaft

Für Baumaterialien und Einrichtungs-Gegenstände, welche zur Errichtung eines Glasofens in Oszedek bei Agram Verwendung finden, gelangt bis Ende December 1894 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn das gedachte Etablissement mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In der Kundmachung Nr. 1127 des Verordnungs-Blattes vom 12. Juni 1894, Nr. 66 soll es im Absatze „Zu a) statt kr. richtig K, d. i. Kronen heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels- Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 28. Juni 1894.** **VII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 3. Juli 1894 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessions-Urkunde vom 27. Mai 1894 *) für die Localbahn von Přivos nach Mährisch-Ostrau und Witkowitz.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina. Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Přivoz nach Mährisch-Ostrau und Witkowitz gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn (Dampf-Tramway) auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Mährisch-Ostrau der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivoz über Ostrau nach Witkowitz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

*) Enthalten in dem am 26. Juni 1894 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 123.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessions-Urkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von fünftausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

In Ansehung der zur Anlage der concessionirten Bahn zu benützenden Ostrau—Teschener Reichsstrasse hat die Gesellschaft sich jenen Bedingungen zu fügen, welche von der politischen Landesbehörde als Strassenverwaltung im Einvernehmen mit der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorgezeichnet werden.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn andere öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Cursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte,

ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Gesellschaft bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Gesellschaft in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Gesellschaft nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Gesellschaft zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Gesellschaft zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit der Gesellschaft abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 12.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichs-Gesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Gesellschaft während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Anlagecapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 13, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 13) behält die Gesellschaft das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Gesellschaft von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 15.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Gesellschaft zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Gesellschaft im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird die Gesellschaft enthoben.

§ 16.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am siebenundzwanzigsten Tage des Monates Mai, im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im sechsundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn von dem Vorplatze der Station Mährisch-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Witkowitz (Kirchenplatz) mit einer Abzweigung zur Ostrawitzabrücke in Mährisch-Ostrau und einer Verbindung zum Frachtenbahnhofe Mährisch-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Station Mährisch-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Witkowitz mit den Ahzweigungen zur Ostrawitzabrücke und zum Frachtenbahnhofe Mährisch-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 10 km per Stunde innerhalb der Ortschaften und von 15 km per Stunde auf Strassen ausserhalb der Ortschaften anzulegen und einzurichten. Für die Zweiglinie zur Ostrawitzabrücke beträgt die Maximal-Fahrgeschwindigkeit 8 km per Stunde.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Gesellschaft allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von der Gesellschaft zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die Trasse der im Ganzen ausschliesslich der Schleppgeleise circa 6·5 km langen Bahn beginnt am Vorplatze der Nordbahnstation Mährisch-Ostrau, führt auf der Bahnhofzufahrts- und Bahnhofstrasse bis zu der Ostrau-Teschner Reichsstrasse, neben welcher eine für den Zugförderungsdienst eingerichtete Station angelegt wird, benützt sodann die vorgenannte Reichsstrasse bis zur Abzweigung der Ostrau-Witkowitzer Bezirksstrasse und letztere bis zum Tiefbauschachte. Von da führt die Linie auf der Witkowitzer Bezirksstrasse, der Neuen Bezirks- und Emilstrasse in den Ort Witkowitz, wo dieselbe am Kirchenplatze endet. Die Trasse der Abzweigung zur Ostrawitzabrücke nimmt den Ausgang in der erwähnten, neben der Reichsstrasse zu errichtenden Station und führt durch die Hauptstrasse und über den Ringplatz in Mährisch-Ostrau zur Ostrawitzabrücke. Die Trasse der Verbindungslinie zum Frachtenbahnhofe Mährisch-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zweigt bei km 0·7/9 von der Hauptlinie ab, übersetzt den Wolkergraben und Mühlbach und führt längs dem neuen Gemeindewege zum Frachtenbahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, woselbst die Linie an die Geleiseanlage der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anschliesst.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen des Anschlusses an den Frachtenbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses unterwirft sich die Gesellschaft dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in jenen Strecken, wo keine Strassenbenützung stattfindet, in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 1500, mindestens eine Länge von 7 m erhalten.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

An den Neigungsbrüchen sind stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Die grösste zulässige Steigung der Bahn wird mit 34 Promille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf.

Im Strassenkörper liegende Ausweichen können ausnahmsweise eine Maximalneigung von 10 Promille erhalten, wobei jedoch das Abstellen der Wagen nur auf eigenen Nebengeleisen zulässig ist, bei deren Anlage die maximale Neigung von 2·5 Promille einzuhalten und für eine Sicherung der abgestellten Wagen gegen das Entrollen Vorsorge zu treffen ist.

In Haltestellen ohne Nebengeleise soll die Neigung der Bahn nicht grösser sein als 15 Promille.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 50 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen und in den Haltestellen mit Ausweichgeleisen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·0 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleise-Entfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat, wenn ein eigener Unterbau hergestellt wird, sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten.

Alle neu herzustellenden Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, auszuführen.

Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius, wenn ein eigener Unterbau hergestellt wird, eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

Die normale Tiefe neuer Seitengräben ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle neu herzustellenden Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern auszuführen, und muss bei sämmtlichen von der Bahn benützten Strassenobjecten auf jeder Seite des passirenden Zuges ein Spielraum von mindestens 0·7 m zwischen den Fahrbetriebsmitteln und dem Brückengeländer vorhanden sein.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen, ausschliesslich dem Bahnverkehre dienenden Unterbauobjecten bis einschliesslich 2·0 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz, bei grösseren Lichtweiten dagegen müssen Eisenconstructionen verwendet werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zum Verkehre in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h), Absatz 2, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a) und b) desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung von Strassen zur Anlage der Bahn ist die Genehmigung der competenten Strassenbehörde einzuholen; ferner ist bei bestehenden und von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums für jene bereits im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein, welche mit Rücksicht auf den dermaligen Bauzustand und die künftig darüber verkehrenden Zugslasten erforderlich werden sollten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen. Zur Anwendung haben zu gelangen Flussstahlschienen von 190 mm Höhe und einem Gewichte von 36·1 kg per laufendes Meter in Strassen, welche zur Pflasterung in Aussicht genommen sind; dann ebensolche Schienen, jedoch mit angenietetem Spurwinkel in gepflasterten oder solchen Strassen, welche in nächster Zeit gepflastert werden sollen, und Flussstahlschienen im

Gewichte von 23 kg per laufendes Meter nach der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. Mai 1892, Z. 14.581, genehmigten Type, in allen übrigen Strecken, mit Ausschluss der Geleise auf dem Frachtenbahnhofe Mährisch-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, woselbst Rollbahnschienen nach dem Normale dieser Bahn zu verwenden sind.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte darf bei Verwendung von 36·1 kg per laufendes Meter schweren Schienen nicht über 144·6 cm und bei Verwendung von 23 kg per laufendes Meter schweren Schienen nicht über 90 cm betragen.

Die Schienen dürfen unter Berücksichtigung der Abnützung der Schiene von 3 mm der Schienenhöhe höchstens mit 1000 kg per Quadratcentimeter beansprucht werden.

Die Schwellen sind aus Eichenholz zu erzeugen und müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·2 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat bei den 23·0 kg per laufendes Meter schweren Schienen nach dem citirten Normale zu erfolgen, und wird ergänzend bestimmt, dass bei Bögen vom Radius 150 m oder kleiner auf jede Schwelle zwei Unterlagsplatten und sechs Hakennägel anzubringen sind.

Der Schotterkörper hat, wenn die Bahn auf eigenem Unterbaue geführt wird, in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m und eine Tiefe von 0·25 m, unter dem Schienenfusse gemessen, zu erhalten.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen und Haltestellen können aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften, herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen.

8. Stationen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll mindestens 23·2 Percent der Bahnlänge betragen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist womöglich ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen- oder Telephon-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind, zu versehen.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei den Niveaukreuzungen bestehender Bahnen sind optische, beleuchtbare Signalvorrichtungen anzubringen.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

4 Locomotiven mit je 2 gekuppelten Achsen.

Dieselben erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen.

15 Personenwagen, welche heizbar einzurichten sind, und

6 Lastwagen verschiedener Gattungen.

Der Mechanismus der Locomotiven muss nach Art der Tramway-Maschinen verdeckt und derart eingerichtet sein, dass ein Herausfallen glimmender Kohlenstücke oder das Entfliegen von Funken sicher vermieden wird.

Als Brennmateriale ist Coaks zu verwenden. Sämmtliche Locomotiven und mindestens die Hälfte der Wagen sind mit Bremsvorrichtungen zu versehen. Die Locomotiven und die mit Bremsen zu versehenden Personenwagen haben ausser den Spindel- auch noch durchgehende Bremsen zu erhalten.

Die Pläne für die Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbau-Objecte der Bahn zu erfolgen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll. Bis auf Weiteres haben die in der Tabelle A angeführten Normaltarife in Anwendung zu kommen.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österr.-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch wird die Gesellschaft sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österr. Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und solche Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellsehaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Wien, am 15. Juni 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 2. Juni 1894, Z. 27.259, an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der österr. Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen.

Aus den mir erstatteten einzelnen Berichten habe ich mit besonderer Befriedigung entnommen, dass die geehrten Bahnverwaltungen infolge meines Erlasses vom 25. Jänner 1894, Z. 4212 (Vrdgs.-Bl. Nr. 15) ähnlich wie die k. k. Staatsbahnen, jede für ihren eigenen Localverkehr eine Verfügung getroffen haben, wornach in die durch § 61, Abs. 4, des Betriebsreglements für die Geltungmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen festgesetzte einjährige Frist die Zeit vom Tage der bei der Eisenbahnverwaltung eingebrachten Reclamation bis zur Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reclamanten nicht eingerechnet wird.

Hiernach würde, insoweit die österreichischen Eisenbahnen in Frage kommen, es ohne Weiteres möglich sein, eine dementsprechende Bestimmung auch in den gemeinsamen Tariftheil I aufzunehmen und hierdurch einen der wesentlichsten Wünsche der in der Zeit vom 29. Jänner bis 1. Februar d. J. abgehaltenen Enquête zur Durchführung zu bringen.

Nachdem dies jedoch, infolge der von den ungarischen Eisenbahnverwaltungen anlässlich der Directoren-Conferenz am 12. April d. J. in dieser Frage eingenommenen abwartenden Haltung nicht so bald zu gewärtigen sein dürfte, so lade ich die geehrten Verwaltungen hiemit ein, unter sich eine Vereinbarung zu treffen, welcher gemäss

nicht allein im Localverkehre, sondern auch im Wechselverkehre aller österreichischen Bahnen untereinander in Uebereinstimmung mit obigem Grundsatze vorzugehen sein wird, worüber sodann eine gemeinsame Publication zu erlassen wäre.

Hievon werden die übrigen Verwaltungen durch Abdruck dieses Erlasses im h. a. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt in die Kenntniss gesetzt.

Wien, am 2. Juni 1894.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verlängerung der projectirten normalspurigen Localbahn Deutschbrod-Přibyslau bis nach Saar.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister von Deutschbrod, Wenzel Kabelač, und dem Dr. Malinsky, Fabriksbesitzer in Ronov, im Vereine mit dem k. k. Baurathe Oscar Baron Lazarini in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verlängerung der projectirten normalspurigen Localbahn Deutschbrod-Přibyslau bis nach Saar im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Mai 1894. Z. 28.752.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Vom 1. Juli 1894 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Die bisher allmonatlich erfolgte Verlautbarung der Nichteinhebung eines Agiozuschlages wird hiemit eingestellt.

Wien, am 24. Juni 1894.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1893" bei.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Strassenbahn von Smichow nach Košíř. (Ergebniss der politischen Begehung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 5. und 6. December 1893 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für eine normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Smichow nach Košíř wurden die Commissionsanträge mit dem Beifügen genehmigt, dass die Bauinangriffnahme der genannten Strassenbahn von der erfolgten Concessionserwirkung abhängig gemacht und auch die Fällung der Enteignungserkenntnisse diesem Zeitpunkte vorbehalten wird. [3. Juni, Z. 18.342.]

Projectirte Localbahn von Jasło über Zmigród nach Konieczna. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg angewiesen, bezüglich des von dem Reichsrathsabgeordneten Dr. Carl Lewakowski in Lemberg vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn von Jasło über Zmigród nach Konieczna im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

Projectirte schmalspurige Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz. (Alternativproject für elektrischen Betrieb.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. Juni die k. k. Statthalterei in Linz angewiesen, das von der Bauunternehmung Ritschel & Co. in Wien, im Vereine mit dem Ingenieur Josef Urbański in Linz, vorgelegte Alternativproject für die schmalspurige Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg, nach welchem diese Bahn mit einer Spurweite von 90 cm und für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden soll, in die mit Erlass vom 19. Janner 1894, Z. 64.405 ex 1893, angeordnete commissionelle Amtshandlung einzubeziehen und hierüber gleichzeitig einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie St. Andrea—San Sabba: Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für eine in km 1·184 der Linie St. Andrea—San Sabba abzweigende Schleppbahn zur Oelfabrik in St. Andrea für den 2. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Johann Ritter v. Vintschgau betraut. [G.-I.-Z. 11.597.]

— (Linie Graz—Hartberg: Geleiseherstellung in der Station Lassnitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Herstellung eines dritten Geleises in der Station Lassnitz für den 3. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Alexander Freiherr v. Neupauer betraut. [G.-I.-Z. 10.870.]

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Bauherstellungen in den Stationen Berg Isel und Hall: Politische Begehung.) Die k. k Bezirkshauptmannschaft Innsbruck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. für die in den Stationen Berg Isel und Hall beabsichtigten Bauherstellungen für den 28. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 11.343.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Reservoir in Carlsbad.) In dem Wasserstationsgebäude des Bahnhofes in Carlsbad wurde ein drittes Reservoir aufgestellt. [10. April, Z. 18.911.]

— (Getreideschuppen in Kaaden-Brunnersdorf.) In der Station Kaaden-Brunnersdorf wird für Zwecke des Alois Schneider ein Getreideschuppen hergestellt. [7. Mai, Z. 24.238.]

— (Umgestaltung eines Sperrschrankens in einen Zugschranken.) Der Handschranken in km 13·28 der Strecke Prag (Bubna)—Hostiwitz wird in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerk umgestaltet. [9. Juni, Z. 26.197.]

— (Linie Kladno—Kralup: Errichtung eines Gehsteges über die Geleise.) Behufs Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen der Stadt Kladno und dem Thinnfeldschacht wird in km 1·570 der Strecke Duby-Altkladno ein Gehsteg über die Bahngeleise errichtet. [2. Juni, Z. 29.190.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Durchlass-Reconstruction.) In km 123·6/7 der Linie Prag—Furth wurde der gedeckte Durchlass reconstruirt. [10. Juni, Z. 30.918.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Typengenehmigung für einen Schwefelsäuretransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Schwefelsäuretransportwagen mit achtklötziger Bremse, welcher in der erzherzoglichen Maschinenbauanstalt in Ustron, bezw. in der Nesselsdorfer Waggonfabrik gebaut und von der erzherzoglichen Leim-, Spodium-, Knochenmehl- und Schwefelsäurefabrik in Saybusch in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt werden soll, genehmigt. [Z. 26.709.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Schreibweise der Station Swolenowes.) Ueber eine im Gegenstande gestellte Anfrage hat das Handelsministerium, nach Einvernahme der politischen Landesbehörde, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bekannt gegeben, dass die richtige Schreibweise der Station Swolenowes in böhmischer Sprache wohl „Zwoleněves“ ist, dass aber mit Rücksicht auf die langjährige Uebung auch die in den öffentlichen Büchern vorkommende, insbesondere auch in der Ministerial-Verordnung vom 9. October 1854, R.-G.-Bl. Nr. 274, betreffend die politische und gerichtliche Organisation des Königreiches Böhmen, gebrauchte Schreibweise „Zwoleňowes“ nicht beanständet werden kann. [7. Juni, Z. 22.936.]

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1510	19.047	5.042	25.599	31	196	10	237	0·9	166	16	184	.	.	.	.	1	2	9
Nordöstliche Linien	186	3.021	4.135	7.342	2	15	18	35	0·4	16	2	44	.	.	.	.	1	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	257	.	257	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	63	662	62	787	8	8	.	16	2·0	19	.	5	.	.	.	.	.	2	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	478	322	862	6	15	.	21	2·4	20	1	7	.	.	.	.	1	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.070	899	2.155	9	44	5	58	2·6	85	15	114	.	8	.	.	.	.	7
Böhmische Westbahn	62	413	186	661	.	14	.	14	2·1	10	.	4	.	.	.	.	.	.	4
Buschtéhrader Eisenbahn	248	516	1.895	2.659	19	11	7	37	1·3	19	2	28	.	.	1	.	2	.	4
Eisenbahn Wien-Aspang	.	327	757	1.084	.	8	.	8	0·7	2	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	1	.	1	0·2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	491	4.422	3.423	8.336	14	52	10	76	0·9	76	11	27	2	1	.	.	4	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	434	.	496	.	2	.	2	0·4	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	486	69	555	.	7	.	7	1·2	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.710	541	5.623	39	52	.	91	1·6	97	.	24	.	2	.	.	1	.	20
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	647	5.487	3.317	9.451	26	77	12	115	1·2	92	2	64	.	.	.	.	.	1	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	265	43	308	.	5	.	5	1·6	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	726	5.753	938	7.417	28	34	8	70	0·9	38	4	54	.	2	.	1	1	3	9
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.402	217	1.619	.	27	.	27	1·6	26	1	16	.	.	.	.	.	.	10
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	124	248	382	.	4	4	8	2·0	1	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	1.550	.	1.577	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4652	50.827	22.280	77.759	182	572	74	828	.	672	54	597	2	13	1	1	11	8	81

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·2 „
5. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·4 „
6. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·4 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·7 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·9 „
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·9 „
10. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·9 „
11. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 1·2 pCt.
12. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·2 „
13. Buschtéhrader Eisenbahn . . . . . 1·3 „
14. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 1·6 „
15. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·6 „
16. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 1·6 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . . . 2·0 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 2·0 „
19. Böhmische Westbahn . . . . . 2·1 „
20. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 2·4 „
21. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 2·6 „

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Station Alt-Lambach in „Stadl-Paura".) Vom 1. Juni an wurde die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lambach—Gmunden gelegenen Station „Alt-Lambach" in „Stadl-Paura" abgeändert.

Verkehrsstörung und Behebung.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

24. Juni: Mit gestrigem Zuge 1518 Personenverkehr in der Strecke Jasło—Rzeszów ohne Umsteigen in km 41·2 wieder aufgenommen. Güterverkehr bleibt noch bis auf Weiteres eingestellt.

25. Juni: In der Strecke Saybusch—Węgierska Gorka der Gesammtverkehr und in der Strecke Strzyzów a/W.—Czudec der Güterverkehr wieder aufgenommen; somit Gesammtverkehr auf allen Linien des Directions-Bezirkes offen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Budweis):

24. Juni: Mit Zug 2111 wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Horaždovic-Babin—Klattau wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien verlängert:

1. Mit Erlass vom 14. Juni, Z. 40.044, die seinerzeit mit Erlass vom 26. Mai 1893, Z. 36.472, dem Einwohner von Monospetri Béla Klobusitzky ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Szilágy-Somlyó der Szilágyságer Localbahnen, d. i. der Linien Nagy-Károly—Zilah und Sarmaság—Szilágy-Somlyó ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Zovány, Ipp, Márkaszék, Porcz, Széplak, Bályok, Száldobágy, Déda, Bartfalva, Szétalló, Szunyogd, Kohány, Felsö-Abrány und die Gemarkung der Gemeinde Terebes-Bisztra in der Station Margita mit der Mátraer Localbahn, d. i. der gleichfalls im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Kis-Terenne—Kis-Ujszállas verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1893, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. Juni, Z. 40.596, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Juni 1893, Z. 38.583, dem Reichstagsabgeordneten Grafen Koloman Eszterhazy und Consorten ertheilte Vorconcession für eine
   a) von der Station Nyitra (Neutra) der Linie Tót-Megyer—Nagy-Belicz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Könyök, Lehota-Aba, Elecske, Alsó-Récseny, Ság und die Gemarkung der Gemeinde Kelecsény in der Station Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) mit den Linien Pozsony—Nagy-Szombat—Galgócz-Lipótvár (Pressburg—Tyrnau—Freistadtl-Leopoldstadt) und Galantha—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) von Galgócz-Lipótvár aus über Nádas, Jablanicz, Szenicz, Csácsó, Dojcs, Stepano, Péterfalu, Strázsa, Sasvár, Kukló, Csári und die Gemarkung der Gemeinde Kuti und weiterhin über Bróczka bis zur ungarisch-mährischen Landesgrenze nächst Lundenburg führende

   normalspurige Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 3 a, b) auf die Dauer eines weiteres Jahres.

Projectirte Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 64 und dessen darauffolgende Nummern publiciren die vom kgl. ungar. Handelsminister im Sinne der bestehenden Normen, und zwar vorläufig im eigenen Wirkungskreise gegen nachträgliche parlamentarische Sanction, mit Erlass vom 23. Mai, Z. 35.411/III, erflossene Concessions-Urkunde für die projectirte Localbahn Szombathely-Rum (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 2, Nr. 107 ex 1893, Nr. 25 und 36 ex 1894). Das effective Baucapital dieser von der Station Szombathely (Steinamanger) der Südbahnlinie (Wien-) Wr.-Neustadt—Szombathely—Kanizsa—Barcs, der in deren Betrieb stehenden Linie Szombathely—Köszeg (Steinamanger—Güns), der Linien Györ (Raab) und Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely – Gyanafalva (Jennersdorf) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Szombathely—Pinkafö (Pinkafeld) gegen Südosten abzweigenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie, deren Concessionäre Carl Baron Szegedy-Ensch und Anton Károlyi sind, ist mit 554.000 fl. bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend einzurichtende Ausgangsstation Szombathely,
2. Szent-Király, Station für den gesammten Verkehr,
3. Szent-Kereszt, Haltestelle, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen,
4. Táplánfa, Station für den gesammten Verkehr,
5. Kajd, Haltestelle (Wächterhaus),
6. Széchény, Station für den gesammten Verkehr,
7. Czempesz-Kopács, Station für den gesammten Verkehr,
8. Rum, Endstation für den gesammten Verkehr.

Geleiseverlegung im Bereiche der inneren Stadt Temesvár. (Politisch-administrative Begehung.) Den Wünschen der Municipalbehörde der kgl. Freistadt Temesvár entsprechend, hat der kgl. ungarische Handelsminister im Interesse des gefährdeten Strassenverkehres die Verfügung getroffen, dass die den Mittelpunkt der Stadt durchschneidenden Geleise der Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausserhalb des städtischen Verkehrscentrum verlegt werden, aus welchem Anlasse bereits zwei Alternativ-Trassenprojecte entworfen wurden. Die politisch-administrative Begehung dieser Linie wurde für den 5. Juli anberaumt.

Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 11. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im eigenen Betriebe stehenden insgesammt 40 km langen Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft, d. i. der Linien Marmaros-Sziget-Sókamara—Sugatag und Marmaros-Sziget-Sókamara-Rónászék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79 ex 1893) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1893 zur Verlesung, welcher ziffermässig constatirt, dass eine Zunahme des Verkehres und der Einnahmen stattfand. Nach beförderten 79,136.106 kg Salz wurden fl. 148.186 Frachteinnahme erzielt. Die sonstige Lastenverfrachtung hat sich beträchtlich gehoben und auch der Personenverkehr zeigt Fortschritt, desgleichen hat der Verkehr auf der schmalspurigen Bahn M.-Sziget—Sugatag zugenommen. Der Reingewinn nach Abschlag der Tantièmen ist fl. 125.185. Die Direction beantragt, hievon fl. 2493·34 zur Verzinsung und Amortisation des Baucapitals der von der Salzkammer zum Magazin führenden Linie zu verwenden, fl. 1370 dem Schwellenerneuerungsfond zuzuführen, fl. 1500 für Schwellenauswechslung, fl. 1500 für Schienenerneuerung, fl. 4000 für Werthabschreibung, fl. 3000 zur Amortisation des Bauinvestitionsfonds, fl. 1000 für den Reservefond zu verwenden, mit fl. 18.400 die im Jahre 1893 ausgelosten 184 Stück einzulösen, sodann als $4^1/_2$percentige Dividende nach den im Umlauf befindlichen Prioritäts-Actien fl. 60.259·50 zu bezahlen, dem Stammactien-Einlösungsfond fl. 7135 zuzuführen und als 3percentige Dividende der Stammactien fl. 23.151 zu bezahlen. Der Coupon der Prioritäts-Actien wird demnach mit fl. $4^1/_2$, der Coupon der Stammactien mit fl. 3 eingelöst. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der Anträge der Direction wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und bei den darauf folgenden Wahlen die bisherigen Functionäre in ihren Stellungen für das laufende Jahr bestätigt.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. (Einführung von Schlafwagen auf der Linie Budapest—Verciorova.) Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, im Bereiche der Strecke Budapest—Temesvár der Hauptlinie (Wien—) Marchegg — Budapest — Temesvár—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auch bei den Personen- (Post-) Zügen Nr. 708 und 707 Schlafwagen in Verkehr zu setzen.

Ausland.

Preussen. (Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen.) Im Bereiche der Preussischen Staatseisenbahnen wurde vom 1. Mai ab die Sonntagsruhe im Güterverkehre im vollen Umfange zur Durchführung gebracht. Nur auf den Eilgut- und Viehverkehr wird sich dieselbe nicht erstrecken.

Italien. (Bauten und Einrichtungen für die Landeseisenbahnen im Betriebe.) Der „Monitore delle Strade ferrate" bringt den Wortlaut des Gesetzentwurfes nebst der Begründung bezüglich der für Ausbau und Ausrüstungsverbesserungen der drei grossen Netze erforderlichen Beträge, wie ersterer vom Minister für öffentliche Arbeiten Ende Februar l. J. eingebracht und eingehend dargelegt wurde. Die Beträge, gesetzlich aufgebracht durch Verausgabung von Werthpapieren zu Lasten der Cassen „per gli aumenti patrimoniali" genannter drei Netze, werden innerhalb der fünf Betriebsjahre ab 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1899 zusätzlich in dem ordentlichen Theil des Abschlusses des Schatzamtes erscheinen, und zwar in der Höhe von 4,000.000 Lire, welche der Staat den genannten Cassen mit bedingtem Rückforderungsrecht zahlt. Die drei Netze zahlen jährlich aus dem laufenden Betriebe zusammen je 600.000 Lire, welchen Betrag sie unter sich nach Verhältniss des Bedarfes vertheilen und sind ausserdem ermächtigt, den Beständen der Cassen „per gli aumenti patrimoniali" und beziehungsweise den Reserven für Erneuerung des rollenden Betriebsmaterials einen Betrag bis zur Höhe von insgesammt 25,000.000 Lire vorläufig zu entnehmen. Der betreffende Kostenvoranschlag bezieht sich auf die Erweiterung der Bahnhöfe, Regelung der Wasserzubringung, Werkstättenvergrösserung, Sicherheits- und Signalvorrichtungen, Einführung, sowie Verbesserung von Stahlhochbau, erste Nachbesserung und Ergänzung des Unterbaues, Verstärkung eiserner Brücken und Einschaltung von Mauerwerksbrücken, Wächterhäuser, Brunnen und Cysternen, Abschluss der Bahnlinien und Bahnhöfe, neue Telegraphendrähte und -Apparate, schliesslich Aufbesserung des im Betriebe befindlichen rollenden und festen Betriebsmaterials; die Höhe des Voranschlages beziffert sich bei dem Mittelmeernetz auf 16,500.000 Lire, bei dem adriatischen Netz auf 13,750.000 Lire und bei dem sizilischen Netze auf 2,750.000 Lire, zusammen 33,000.000 Lire. Ein im Jahre 1898 vorzulegendes Gesetz soll bestimmen, in welcher Form und Weise den obgenannten Gesellschaftscassen die vorläufig entnommenen Beträge zurückzuerstatten sind.

— (Sardische Secundärbahnen.) Die Gesellschaft hat bezüglich der rund 600 km im Bau, bezw. Betrieb stehenden Linien vom Staat das Anrecht auf eine kilometrische Jahresbeihilfe von je 9950 L. auf die ganze Concessionsdauer, d. i. bis 20. Juni 1976, zugestanden erhalten. Der Bau ist nahezu vollendet; während am 31. December 1892 im Betriebe sich 356·7 km befanden, traten am 1. April 1893 noch 153·9 km und am 16. November 1893 noch weitere 23 km dazu. Ferner waren im März und April des laufenden Jahres die letzten Theile der Linie Mandas—Tortoli zu eröffnen, rund 63 km, hiemit sind die Linien der dritten und letzten Bauperiode fertiggestellt. Die Baukosten konnte die Gesellschaft fast vollständig und bis auf einen unbedeutenden Rest aus dem Erlös der bis dahin begebenen vier Serien von Obligationen decken, während die Jahresbeihilfe von 3,606.827 L. die pünktliche Zinszahlung, beziehungsweise Tilgung genannter vier Serien für die Concessionsdauer sichert. Nachdem die 596·6 km des Netzes eröffnet sind, wird sich die Jahresbeihilfe auf 5,936.477 L. erhöhen und durch diese Erhöhung der Anspruch sowohl der allgemeinen Betriebskosten, wie der anfängliche Einnahmeausfall des Betriebes vollauf decken lassen. Dieser Anfangsausfall im Betriebe bezifferte sich nach der Statistik für 1892 auf 1193 L. auf das Kilometer und würde sonach, der Gesammtlänge von 596·6 km rechnerisch zu Grunde gelegt, vorderhand auf 712·049 L. zu veranschlagen sein, während die Betriebsverhältnisse sich nach dem natürlichen Gange der Sache und nach Beendigung des möglichst beschleunigten Baues allmälig bessern müssen.

— (Linie Genua—Ovada—Asti.) Am 12. Juni hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecken Ovada—Campoligure und Mele—Polcevera der Linie Genua—Ovada—Asti stattgefunden. Die Eröffnung der ganzen Linie steht somit demnächst bevor.

— (Linie Reggio Calabria—Battipaglia.) Die Strecke Ricadi—Pizzo der Linie Reggio Calabria—Battipaglia, 33·184 km lang, wurde am 6. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Schiffahrt.

Preussen. (Oderstrompolizei.) Der Chef der Oderstrombauverwaltung und Oberpräsident von Schlesien hat unterm 15. Februar die nachstehende Kundmachung, betreffend die polizeiliche Bezeichnung der Fahrzeuge und die Anbringung von Tiefgangsscalen an denselben für die Oder von der österreichischen Grenze bis Nippenwiese unterhalb Schwedt, erlassen:

Zum leichten Erkennen des Tiefganges der Schiffe und des Namens und Wohnortes ihrer Besitzer wird für die Oder von der österreichischen Grenze bis Nippenwiese unterhalb Schwedt auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 Folgendes verordnet:

§ 1.

Alle den Oderstrom zwischen der österreichischen Grenze und Nippenwiese befahrenden Schiffe von mehr als 30 t Tragfähigkeit müssen spätestens vom 1. Juli 1894 mit pegelartigen Tiefgangsmassen versehen sein.

§ 2.

Die Tiefgangsmasse müssen am Vordertheile, in der Mitte und am Hintertheile beider Bordseiten je 15 cm breit unverrückbar angebracht sein. Das Tiefgangsmass muss von der Eintauchungslinie des unbeladenen Schiffes bis 10 cm über die höchste zulässige Eintauchung des vollbeladenen Schiffes reichen.

§ 3.

Die senkrechte Masseintheilung erfolgt von unten nach oben in Decimetern, mit Null am tiefsten Punkte des Schiffsbodens beginnend. Die ungeraden Decimeter sind schwarz, die geraden Decimeter weiss zu bezeichnen. In jedem weissen Decimeterfelde ist das vorhergehende ungerade Decimeter mit arabischen schwarzen Zahlen von mindestens 4 cm Höhe zu vermerken. Eine Untertheilung der einzelnen Decimeter mit Theilstreifen von 2 cm Höhe ist nur auf einem seitlichen Drittel des Tiefgangsmasses durchzuführen. Zu beiden Seiten des Tiefgangsmasses ist zur Abhebung von der Farbe des Schiffes ein mindestens 2 cm breiter weisser Streifen anzubringen.

§ 4.

Die an den Kajüten oder über dem Riesbord der Fahrzeuge vorgeschriebene, mindestens 1 Decimeter hohe Aufschrift des Namens und Wohnortes des Besitzers muss vom 1. Juli 1894 ab in deutlicher deutscher Schrift, schwarz auf weissem Grunde ausgeführt sein.

§ 5.

Schiffer, an deren Kähnen die vorgeschriebenen 6 Tiefgangsmasse fehlen, oder die vorhandenen Tiefgangsmasse eine mit den Controlwinkelmassen der Strombauverwaltung nicht übereinstimmende oder eine nicht deutlich erkennbare Masseintheilung zeigen, oder deren Kahnaufschrift nicht dem vorstehenden § 4 entspricht, werden mit einer Geldbusse bis zu 60 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 15. Juni bei der Firma: „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn" eingetragen, dass in der Generalversammlung der Actionäre vom 19. Mai 1894 der Beschluss gefasst wurde, die Zahl der Verwaltungsraths-Mitglieder auf 8 zu erhöhen, und wurden Dr. Carl Freiherr von Offermann, Landesadvocat in Brünn, und Dr. Ignaz Wien, Landes- und Gerichtsadvocat in Prag, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nachbenannte Strecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen: die am 16. April dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Erlangen—Herzogenaurach (11·77 km) und die Strecke Laufen—Tittmoning (24·59 km), welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (I. Nachtrag zum Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement.) Der vorbezeichnete Nachtrag ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — in Vollzug gesetzt worden.

— (Vereinigung der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower und Blankensee-Woldegk-Strassburger Eisenbahn-Gesellschaften.) Die genannten Eisenbahn-Gesellschaften sind zu einer Gesellschaft vereinigt worden, welche die Bezeichnung Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft führt. Die Direction derselben hat ihren Sitz in Wesenberg.

— (Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in der Zeit vom 1. April 1893 bis 31. März 1894.) Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden 133.291 Forderungs- und Schuldposten (gegen 129.159 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in deutscher Währung 116.477, in österr. Währung (Noten) 9606, desgleichen in Gold 458 und in Silber 11, in russischer Währung (Noten) 2105, in Frankenwährung (Gold) 3093, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1541. Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1893/94 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in deutscher Währung auf 262,826.862 Mk., in österr. Währung, und zwar: Noten auf 14,669.280 fl., Gold auf 72.439 fl. und Silber auf 17.907 fl., in russischer Währung (Noten) auf 1,374.913 R., in Frankenwährung (Gold) auf 9,799.850 Frcs., desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 1,178.243 Frcs. Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Begleichung von 133.291 auf 4085 Posten, gegen 129.159 und 4034 Posten im Vorjahre, verringert worden. Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 299,472.259 Mk., während die schliesslich baar gezahlten Beträge 139,283.548 Mk. ausmachten. In dem gleichen Zeitraume des Vorjahres betrug die zur Verrechnung angemeldete Geldsumme aller Währungen 277,501.728 Mk. und die Summe der baar gezahlten Beträge 128,374.137 Mk. Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltete sich wie 1 : 0·475 gegen 1 : 0·463 im Vorjahre. Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4085 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 20·79 (im Vorjahre 20·33) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 75.954 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1781 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 42·65 (im Vorjahre wie 1 : 41·72) stellt.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 2. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Generalconsul Otto Boas, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrath Ludwig Sauter, die siebente ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gaisbergbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1463 Actien vertraten. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1893 genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem mit 27.574 fl. 62 kr. ausgewiesenen Betriebsüberschusse vorerst dem Resevefond 5 pCt. = 1274 fl. 79 kr., dann als Rückersatz der demselben pro 1893 entnommenen Beträge 6764 fl. 32 kr., zusammen also 8039 fl. 11 kr., sohin dem Erneuerungsfond 2000 fl. zuzuführen; zur Tilgung von Prioritäts-Actien 800 fl. zu verwenden, sohin als fünfperceutige Dividende auf die Prioritäts-Actien 14.900 fl. zu vertheilen. Zur Tilgung von Stammactien 600 fl. zu verwenden und den Restbetrag von 1235 fl. 51 kr. auf neue Rechnung zu übertragen. Statutenmässig hatten die Mitglieder James Mosenthal und Otto Boas aus dem Verwaltungsrathe auszuscheiden. Nachdem Ersterer eine Wiederwahl ablehnte, wurde beschlossen, dass der Verwaltungsrath, in welchen Otto Boas wiedergewählt wurde, künftighin aus blos sieben Mitglieder bestehen soll. Als Revisoren wurden Eberle, Blobel und Bergmann, und als deren Stellvertreter Trauner und Baumann gewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Otto Boas zum Präsidenten des Verwaltungsrathes und Max Lehmann als dessen Stellvertreter wiedergewählt.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Generalversammlung.) Am 2. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Ludwig Lobmeyr, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretär Dr. Carl Freiherr von Banhans, die I. ordentliche Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Strakonitz-Winterberg abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 2626 Actien mit 523 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht, welcher den Zeitraum vom 8. November 1892 bis zum 31. December 1893, d. i. vom Tage der Constituirung der Gesellschaft bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres umfasst, macht Mittheilung über die durchgeführte Geldbeschaffung und die Beendigung des Baues der Bahn, welche am 15. October 1893 dem Betriebe übergeben worden ist. Dieser wird durch die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. Als Ergebniss des abgelaufenen ersten Betriebsjahres wird ein Reinertrag von 7583 fl. ausgewiesen, während aus dem Titel der Staatsgarantie der Gesellschaft ein Anspruch auf den Betrag von 3560 fl. zusteht. — Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Der Prioritätencoupon wird für die Zeit der Bau- und Betriebsperiode mit zusammen 4 fl. 66 kr. eingelöst werden. Schliesslich wurden die bisherigen gewählten sechs Mitglieder des Verwaltungsrathes — das siebente Mitglied desselben, Dr. Ignaz Mikosch, ist von der Regierung ernannt — wiedergewählt. — In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Ludwig Lobmeyr zum Präsidenten und Alois Nedobity zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Generalversammlung.) Am 5. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Zdenko Ostadal, die I. ordentliche Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Wodňan-Prachatitz abgehalten. — Der derselben vorgelegte Geschäftsbericht, welcher den Zeitraum von der Constituirung der Gesellschaft bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, d. i. vom 11. März 1893 bis zum 31. December 1893 umfasst, macht Mittheilung über die durchgeführte Finanzirung und die Vollendung des Baues der Bahn, welche am 15. October 1893 dem durch die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführten Betriebe übergeben worden ist. Für die erste Betriebsperiode betrugen die Einnahmen 11.474 fl., die Auslagen 8077 fl., so dass sich ein Reinerträgniss von 3397 fl. ergibt, während der aus dem Titel der Staatsgarantie beanspruchte Betrag 4595 fl. beträgt. Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Der Coupon der Prioritätsactien gelangt mit 5 fl. 10 kr. ab 1. Juli zur Einlösung. Schliesslich wurde an Stelle des ausscheidenden Mokry, Ferdinand Pectl aus Prachatitz in den Verwaltungsrath gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (LXXIX. Stück der Neu-Ausgabe.) Das am 25. Juni herausgegebene LXXIX. Stück der Neu-Ansgabe enthält unter

Nr. 591: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 21. Juni 1894, Z. 7890, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den Comitaten Agram und Modrusch-Fiume in Croatien und Slavonien nach Kärnten.

Nr. 592: Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 20. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 115, betreffend die Regelung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Nr. 593: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 21. Juni 1894, Z. 50.443, betreffend die Einfuhr von Schafen und Schweinen aus Rumänien.

— (Inhalt des LXXX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 26. Juni herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 594: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Juni 1894, Z. 34.317, betreffend die von der kgl. Regierung von Niederbayern in Landshut verfügte Aenderung der Controltermine bei der Eintrittsstation Egglfing für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat die Commissärs-Adjuncten Hans Zhuber von Okrog und Emil Bartuska von Bartavár zu Commissären der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Der Directionsrath dieser Bahn hat den königl. Rath Maximilian Brám Ritter von Bárdány zum Präsidenten und Graf Aladár von Jankovich zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Zimony, beziehungsweise Bázias.

Ausgabe des Nachtrages I.

Am 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. November 1893 für den Oesterreichischen Donau-Umschagsverkehr via Zimony, beziehungsweise Bázias, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 5 Kreuzern für das Stück erhältlich ist, enthält unter Anderem die Aufnahme der Station Rossitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Zucker) und der Station Trzynietz der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Eisen).

Wien, am 25. Juni 1894. [516]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Bodenbach—Aussig—Komotau.

Directe Fahrkarten von Steinschönau nach Carlsbad, Eger und Franzensbad.

Vom 1. Juli 1894 angefangen gelangen in der Station Steinschönau directe Fahrkarten II. und III. Classe, giltig für Personenzüge, nach Carlsbad, Eger und Franzensbad zur Ausgabe.

Prag, am 23. Juni 1894. [517]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäckstarif zwischen den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Directe Fahrkarten Steinschönau—Dresden.

Vom 1. Juli 1894 angefangen gelangen in der Station Steinschönau directe Fahrkarten II. und III. Classe nach Dresden-Altstadt, giltig für Personenzüge, zur Ausgabe. Vom gleichen Tage an findet in genannter Verkehrsbeziehung directe Gepäcks-Abfertigung statt.

Prag, am 23. Juni 1894. [518]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donau-Uferbahnhof.

Nachtrag III zum Tarife.

Mit 15. Juli 1894 gelangt der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarife Tbeil II für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Magdeburg und den serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit Umschlag in Wien (Donau-Uferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 23. Juni 1894. [519]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Cursdifferenzen.

Am 15. Juli 1894 treten die auf Seite 12 des Nachtrages I zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen Wien (Donauquaibahnhof) einerseits und Leipzig (Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau S.St.E. u. D.-B. Erf.) andererseits angegebenen Cursunterschieds-Beträge des Ausnahmetarifes 5 b (Kleie) unter B von 3 Pf. für 100 kg ausser Kraft.

Dagegen werden am gleichen Tage zu Seite 4 des Anhanges zu den Nachträgen I, II und III des Heftes 2 im Verkehre zwischen Wien (K.F.N.B, Oe.N.W.B., K.F.J.B., K.E.B., Lagerhaus, Praterquai, Donauquaibahnhof, Oe.U.St.E.G), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Kleinschwechat, Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf, Stadlau und Schwechat-Kledering einerseits und Leipzig (sämmtliche Bahnhöfe), Plagwitz-Lindenau (S.St.E. u. D.-B. Erf.) andererseits im Ausnahmetarif 5 b (Kleie) Cursunterschieds-Beträge von je 3 Pf. für 100 kg, die bis auf Weiteres von den Frachtsätzen des Nachtrages I doppelt abzuziehen sind, eingeführt.

Wien, am 26. Juni 1894. [520]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Am 15. August 1894 treten erhöhte Frachtsätze für den Classengutverkehr und Ausnahmetarif 5 a (Getreide pp.) zwischen Reichenberg (S.St.B.) einerseits und Bodenbach (B.N.B.), Tetschen (B.N.B.) andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 26. Juni 1894. [521]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Berichtigung des Nachtrages I A zum Local-Gütertarife.

Der Nachtrag I A, giltig vom 1. Jänner 1894, zum Gebührentarife vom 1. August 1883 für den Ein- und Frachtguttransport auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird, wie folgt, berichtigt:

„Bei Anwendung der auf den Seiten 12 bis inclusive 22 enthaltenen Gebühren-Berechnungs-Tabelle sind die Taxen für ermässigtes, sowie für besonders ermässigtes Eilgut um 6 kr. pro 100 kg zu kürzen."

Wien, am 22. Juni 1894. [522]

Ungarisch-Adriatischer Verband.

Aenderung der allgemeinen Bestimmungen.

Die durch Nachtrag I bereits geänderten allgemeinen Bestimmungen des seit 25. Mai 1891 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbandstarif-Heftes 2, Seite 11, Punkt 6, werden noch dahin ergänzt, dass die für im Verkehre mit S. Sabba zu befördernde leer retourgehende Emballagen derzeit mit 6·9 kr. per 100 kg festgestellte Gebühr auf 4 kr. pro 100 kg herabgesetzt wird.

Wien, am 22. Juni 1894. [523]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Bau-Ausschreibung.

In dem h. o. Directionsbezirke wird in der Station **Weissenbach-St. Gallen** das daselbst bestehende Aufnahmsgebäude, und in der Station **Leoben** die Magazins-Anlage vergrössert und die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für
Weissenbach-St. Gallen . . . . . beträgt ca. fl. 9500.—
Leoben . . . . . „ „ fl. 9300.—

Diesbezügliche Offerte, welche mit einem 50 kr. Stempel versehen sein müssen und die auf beide Objecte oder auch für je eines gestellt werden können, sind bis zum **30. Juni l. J., 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Weissenbach-St. Gallen und für die Vergrösserung der Magazinsanlage in der Station Leoben" einzubringen.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind sowohl bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach, als auch bezüglich Weissenbach-St. Gallen bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Hieflau und bezüglich Leoben bei der k. k. Bahnerhaltungs-Section Knittelfeld **ab 24. Juni l. J.** einzusehen und können daselbst auch die Offertformularien behoben werden.

Die Bauwerber haben — insoferne sie hieramts nicht bekannt sind — die ihre Befähigung zur Uebernahme und Durchführung eines derartigen Baugeschäftes dienenden Nachweise dem Angebote anzuschliessen und bei Unterfertigung auch ihre genaue Wohnungsadresse anzugeben.

Ferner wird zur Darnachachtung ausdrücklich hevorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksicbtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach behält sich übrigens das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtlich eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Als Vollendungstermin für das Aufnahmsgebäude Weissenbach-St. Gallen wird der 30. September l. J., für das Wohngebäude daselbst der 30. October l. J. und für die Magazins-Anlage in der Station Leoben der 30. October l. J. bestimmt.

Villach, im Juni 1894.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

Mosaikplatten, einfärbig und dessinirt, für Gänge, Perrons, Kirchen, Läden etc.
Pflasterplatten für Trottoirs, Höfe, Einfahrten etc.
Wandfliessen, säurefest, für Bäder.
Stiegenaufgänge, Wandverkleidungen überhaupt.
Facadeplatten zur Herstellung polychromer Facaden.
Dachplatten.
(420)

TEPLITZER
Chamottewaaren-Fabrik
Kosten bei Teplitz in Böhmen.

PRAG II., Ferdinandsstr. 4.
WIEN I., Lobkowitzplatz 1.

Sparherde, Zimmeröfen nach Meissner Art, als auch altdeutsche **Kachelöfen.**
Steinzeugartikel, wie: Wasserleitungsrohre, Abortschläuche, Kaminaufsätze, Galvanisirungs-Wannen etc.
Feuerfestes Material für Glasfabriken, Gasanstalten, Eisengiessereien, Walzwerke u. Bessemerhütten.
Preis-Courante, Musterstücke gratis und franco.

Telephon-Anschlüsse: Teplitz, Prag, Wien.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
des
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Specialfabriken
für
PUMPEN aller Arten, **WAAGEN** für jeden Zweck.
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I., Wallfischgasse 14.
Röhren in allen Grössen.
Kataloge gratis und franco. (402)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1230	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Betheiligten Verwaltungen**	I. Düngemittel { A. Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit, Thomasschlackenmehl); B. Blutmehl, Dungasche, Dunggyps, Fischmehl, Fleischmehl, Guano aller Art, Handdünger, Hornmehl, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Ledermehl, Leimkalk, (Leimkäse), Lumpendünger, Rückstände aus der Blutlaugensalz-Fabrikation, Superphosphat, Wollfegedreck u. Wollstaub, II. Erze, wie in der Güter-Classification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B unter E 23 genannt. III. Schiefer	**Siehe Tabelle**		**Bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht**	**Vom 1. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1894**	**Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif**		**Siehe Tabelle**		**Im Kartirungswege**		

Von oder nach	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B *)		Stettin		Brake, Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham		Harburg H.		Swinemünde		Warnemünde	
	I A	I B, II u. III	I A	I B, II u. III	I A	I B, II u. III	I A	I B, II u. III	I A	I B, II u. III	I A	I B, II u. III	I A	I B II u. III
Roztok	151	167	146	159	123	123	160	181	145	157	132	137	140	149
Schlan	153	169	148	161	125	125	162	183	147	159	134	139	142	151
*) Zuschlag für Altona	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*) Zuschlag für Lübeck	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1231	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hydraulischer Kalk (Roman-Cement)	St. Johann i/Tirol	Klein-Schwechat Klosterneuburg-Weidling Krems Krummnussbaum Linz Mauthausen Melk Nussdorf Pöchlarn Tulln Wien Donauquai-Bahnhof Wien K.E.B. Wien K.F.J.B. Wien Lagerhaus Wien Praterquai	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarif	kr. 52 51 49 42 37 40 44 52 43 50 56 50 52 56 56	kr. 49 49 46 39 31 33 40 49 39 47 53 48 49 53 53	kr. 3 2 3 3 6 7 4 3 4 3 3 2 3 3 3	Im Kartirungswege		
1232	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz (Pos. H 20—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Alt-Sandez Dobra Maków Marcinkowice Milówka Neu-Sandez Osielec Tymbark	Friedek-Mistek	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 40 34 28 38 23 39 29 35			Im Kartirungswege		
				Bobowa Bogoniowice-Ciężkowice Taruów	Mähr.-Ostrau					38 37 34					
1233	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Bohuslavitz bei Gaya Gaya	Ungar.-Hradisch Stadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarif-Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife	kr. 15·1 14·1	kr. 11·7 11·0	kr. 3·4 3·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1234	Oesterr. Nordwestbahn	Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn	a) Maschinen, b) Maschinentheile, ferner Eisen und Eisenwaaren der Position E, 6 und 7 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 (in beliebigen Quantitäten	Wichstadtl-Lichtenau Wildenschwert	Častolowitz trs.	Anfrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1894	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuser a) 36 b) 31 Kreuser a) 29 b) 24	Kreuser a) 25·2 b) 21·7 Kreuser a) 20·3 b) 16·8	Kreuser a) 10·8 b) 9·3 Kreuser a) 8·7 b) 7·2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma H. Stiassny's Söhne als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1895 bei der Oesterr. Nordwestbahn einzureichen sind	Diese Frachtermässigung gilt nur für Transporte, welche für die neue Fabrik der Firma H. Stiassny's Söhne in Reichenau a/K. bestimmt sind
					Častolowitz trans.									
					Reichenau a/K.				50 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen					

Fortlaufende Nr.	1295	1296	1297
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der			
Betheiligten Vorwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	Holz des Specialtarifes 2	Rübenschnitze / Zuckerrüben
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbbf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	J o g e d o r f	Angern / Unter-Waltersdorf
nach	Lajta-Ujfalu / Pükk / Nagy-Czenk / Valka-Fordány / Pottendorf-Landegg	S c h ö n b r u n n	Unter-Waltersdorf / Angern
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** von welchen mindest. 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach Lajta-Ujfalu befördert worden sein müssen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen Instradirung via Wiener Verbindungs-Bahn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen Instradirung via Wiener Verbindungs-Bahn
und gilt in der Zeit	Vom 1. Juli 1894 bis Ende Juni 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht / Bezeichnung	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungar. Kohlen-Verkehr (via Sillein—Pressburg, Lundenburg—Marchegg. bezw. Lundenburg—Wien) vom 10. April 1892, resp. Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	kr. 62·0 / 71·5 / 71·0 / 69·0 / 56·0	21·7 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz	kr. 58·3 / 67·8 / 67·3 / 65·3 / 52·3	10·4 kr.	55 Heller / 64·6 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	kr. 3·7 / 3·7 / 3·7 / 3·7 / 3·7	11·3 kr.	Variabel
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seite der Nordbahn-Bauaufsichtsorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1238	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Sammelladungen	München C.B. München O.B. München S.B.	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr abgefertigt werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1894, soferne nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Südösterr.-Ungarisch-Deutscher Gütertarif vom 1. December 1888	V a r i a b e l	34·10 Frcs. pro Tonne = 1000 kg	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		

Die Redaction der Monatsschrift

„Wiener Speditionsberichte"

von **Stefan Dewoniski**, II/3, Obere Donaustrasse 89,

acceptirt und honorirt fachliche Beiträge unter Zusicherung strengster Discretion. (433)

Fussbodenfabrik Kaiser-Ebersdorf

Stets **reichhaltiges Lager** von

Eichenfriesbrettel, Parquetten aller Art;

halbzöllige **Eichenriemen** (englische Verdopplungsböden)

für **Neubauten** sowohl wie zur **Verdopplung** für jeden bestehenden **Weichholz-** oder **Hartholzboden** geeignet.

Vorzüglichste Trocknung und exacteste maschinelle Bearbeitung.

Leistungsfähigkeit der Fabrik: 1000 Quadr.-Mtr. pro Tag.

Bureau bei Baiersdorf & Biach, Wien, I., Kolowratring 9.

NIEDERLAGE:

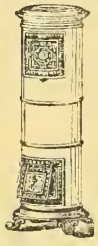
V., Hundsthurmerstrasse 24 und XV., Märzstrasse 10.

(421)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

BUDAPEST, PRAG, LONDON, MAILAND.

Patente in allen Staaten. (412)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Farbiges

Carbolineum Krause

zum **antiseptischen, dauerhaften** und gut **deckenden** Anstrich auf **Holz-** und **Mauerwerk.** (409)

Grosse Ersparnis gegen Oelfarben.

Ant. Lieblein, Wien, XVIII. Bez., Wienerstrasse 45.

Actien-Gesellschaft der k. k. priv. Hydraulischen Kalk- und Portland-Cement-Fabrik

zu **Perlmoos** (vorm. **Angelo Saullich**) in Wien.

1862 London, Preis-Medaille. — 1863 Grosse goldene Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1867 Paris, Erste grosse silberne Medaille. — 1873 Wien, Fortschritts- und Verdienst-Medaille. — 1880 Wien, Grosse gold. Preis-Medaille des n.-ö. Gewerbevereines. — 1882 Triest, Ehrendiplom und grosse goldene Medaille.

Preisgekrönten Perlmooser

PORTLAND-CEMENT

und echt **Kufsteiner Roman-Cement**

liefern wir in vorzüglichster, gleichmäseiger Qualität, entsprechend den vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine in Wien ausgearbeiteten und angenommenen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland- und Roman-Cement.

Erzeugungsfähigkeit der sämmtlichen gesellschaftlichen Werke **zweieinhalb Millionen Centner.** (380)

Wir bitten geneigte Aufträge zu richten an:

Direction u. Niederlage Wien, IV., Wienetr. 3.
Johann Gruber in Budapest, für die gleichnamige Stadt.
Schmidl, Müller & Co. in Prag, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
C. Bergmann in Linz, für Oberösterreich.
Hoerner & Honsell in Triest, Depôt für das Küstenland, Triest und Fiume.
Ludwig Haagner in Graz, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.
J. W. Rothauer in Klagenfurt, f. Kärnten.
Max Wöss, A. Saullich's Nchf., Salzburg, für die gleichnamige Stadt und Krouland.
Gerstmann & Lindner in Brünn, für die gleichnamige Stadt und Umgebung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1893.

Druck von Otto Maass & Sohn in Wien, I., Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 79 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt", Jahrgang 1893, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1892, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 15.710·028 km
Betriebslänge . . . . . 15.888·931 „

Im Laufe des Jahres 1893 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neueröffnete Bahnstrecken:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge					Anmerkung
			der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
		in Kilometer						
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.							*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	a) K. k. Staatsbahnen							
1	Schrambach-Kernhof, Fortsetzungsstrecke der Linie Scheibmühl-Schrambach	25·601	25·660	.	.	25·660	.	
	b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.							
	Unterkrainer Bahnen							
2	Laibach-Grosslupp, Theilstrecke der Linie Laibach-Rudolfswert-Straža	20 708	20·388	.	1·858[1])	22·246	.	1) Zwischen der Station Laibach (Staats-B.) und der Station Laibach (Süd-B.) (0·370) gemeinschaftlich mit der K.R.B. und auf der Station Laibach (Süd.-B.) (1·488 km) gemeinschaftlich mit der Süd.-B.
3	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·628	49·600	.	.	49·600	.	
	Localbahnen							
	Bukowinaer Localbahnen							
4	Nowosielitza-Reichsgrenze (Russisch-Nowosielitza) Fortsetzungsstrecke der Linie Czernowitz-Nowosielitza	0·200	0·586	.	3·490[2])	4·076	.	2) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgehäude Russisch-Nowosielitza (österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.
5	**Strakonitz-Winterberg**	32·671	32·293	.	0·124[3])	32·417	.	3) Von Mitte Aufnahmsgehäude Strakonitz bis zum Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinschaftlich m. der K.F.J.B.
	Wels-Aschacher Localbahn-Gesellschaft							
6	Wels-Unterrohr	24·935	24·796	.	0·509[4])	25·305	.	4) Von Mitte Aufnahmsgehäude Wels bis zum Ausfahrtswechsel gegen Unterrohr gemeinsam mit der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg
7	**Wodňan-Prachatitz**	27·423	27·309	.	0·268[5])	27·577	.	5) Von Mitte Aufnahmsgehäude Wodňan bis zum Ausfahrtswechsel gegen Prachatitz gemeinschaftlich mit der K.F.J.B.
	II. Privatbahnen.							
	K. k. priv. Böhmische Westbahn							
8	Fortsetzungsstrecke Stupno-Bras-Radnitz des Flügels Chrast-(Radnitz) Stupno-Bras . .	6·628	6·595	.	.	6·595	.	
	K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn							
9	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Teschen und Laube*)	1·071	2·474	.	.	2·474	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Priv. Oesterr.-ungar. Statseisenbahn-Gesellschaft							
10	Verbindungsstrecke zwieschen der Station Sudoměřitz-Petrau der Linie Wessely a/M.-Strassnitz-Landesgrenze und der in Ungarn gelegenen Station Skalitz (Szakolcza) . .	.	0·530	.	.	0·530[6])	.	6) Betrieb eröffnet auf der bereits im Jahre 1887 vollendeten Strecke.
	Localbahn Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)							
11	Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei) . .	15·277	15·122	.	0·260[7])	15·382	.	7) Von Mitte des Aufnahmsgehäudes bis Ende der Station Častolowitz (Eigenthumsgrenze) gemeinschaftlich mit der Oe.N.W.B.
	Elektrische Eisenbahn vom Belvedere in Prag zum kgl. Thiergarten in Bubenč							
12	Fortsetzungstrecke Thiergarten-Lustschloss (normalsp.)	0·638	0·615	.	.	0·615	.	
	Fürtrag . . .	204·780	205·968	.	6·509	212·477	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge: der eigenen Bahnen	Betriebslänge: der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge: der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge: im Ganzen	Betriebslänge: im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		in Kilometer						
	Uebertrag . . .	204·780	205·968	.	6·509	212·477	.	*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	Salzburger Localbahn (Dampftramway)							
13	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	1·669	.	.	1·669	.	
14	Verbindungsgeleise bei der Korolinenbrücke	0·180	0·180	.	.	0·180	.	
	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft							
15	Strobl-St. Lorenz Fortsetzungsstrecke der Linie Ischl-Strobl bis zur Einbindung in die Linie Salzburg-Mondsee gegen Salzburg (schmalspurig**)	22·441	22·582	.	.	22·582	.	**) Spurweite 0·760 m.
16	St. Lorenz bis zur Einbindung in die Linie Salzburg-Mondsee gegen Mondsee (schmalspurig**)	0·257	0·276	.	.	0·276	.	
17	Zahnradbahn auf den Schafberg†)	5·862	5·836	.	.	5·836	.	†) Spurweite 1·000 m.
	Steiermärkische Landesbahnen							
18	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig††) .	22·958	22·747	.	.	22·747	.	††) Spurweite 0·760 m.
	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft							
19	Matzleinsdorfer Viaduct—Meidling (Südhahnhof) Fortsetzungsstrecke der Linie Wien-Wr. Neudorf	1·889	1·849	.	.	1·849	.	
	Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen .	260·067	261·107	.	6·509	267·616	.	

Mit Rücksicht auf die Eröffnungsdaten der oberwähnten neuen Bahnstrecken sind im Jahre 1893 durchschnittlich im Betriebe gestanden:

Strecke	Betriebslänge in km	Tag der Eröffnung	Betriebstage	1893 durchschnittlich im Betriebe gestandene km
Matzleinsdorfer Viaduct—Meidling (Südhahnhof)	1·849	1. Mai	245	1·242
Karolinenbrücke-Parsch	1·669	1. Mai	245	1·120
Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	1. Mai	245	0·120
Schrambach-Kernhof	25·660	2. Juni	213	14·974
Strobl-St. Lorenz	22·582	20. Juni	194	12·009
St. Lorenz bis zur Einbindung in die Linie Salzburg-Mondsee gegen Mondsee	0·276	20. Juni	194	0·147
Zahnradbahn auf den Schafberg	5·836	1. August	153	2·445
Thiergarten-Lustschloss Bubenč in Prag	0·615	1. September	122	0·205
Laibach-Grosslupp	22·246	28. September	95	5·790
Grosslupp-Gottschee	49·600	28. September	95	12·909
Wels-Kremsmünster Stift	19·185	14. October	79	4·147
Wodňan-Prachatitz	27·577	15. October	78	5·893
Strakonitz-Winterberg	32·417	15. October	78	6·927
Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube . . .	2·474	16. October	77	0·524
Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)	15·382	26. October	67	2·823
Sudoměřitz-Petrau—Landesgrenze	0·530	15. November	47	0·068
Kremsmünster Stift-Unterrohr	6·120	19. November	43	0·722
Stupno-Břas—Radnitz	6·595	1. December	31	0·560
Kapfenberg—Seebach-Au	22·747	9. December	23	1·433
Nowosielitza-Reichsgrenze (Russisch Nowosielitza)	4·076	16. December	16	0·179

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1893.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.					Die Längenänderung trat ein:
K. k. Staatsbahnen.					
Arlberg-Bahn					
Innsbruck—Bludenz	.	.	0·006	0·006	in Folge Linienverlegung bei Langen
Istrianer-Bahn					
Herpelje—Triest	0·002	0·002	.	.	in Folge Linienverlegung
II. Privatbahnen.					
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn					
Duby—Alt-Kladno	.	.	0·001	.	in Folge Einlegung einer neuen Weiche bei der Abzweigung in der Station Duby
Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal	0·156	.	.	.	in Folge Umgestaltung des Bahnhofes Klingenthal
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
Golleschau-Ustrón	0·018	.	.	.	in Folge Geleiseänderung in der Station Ustron
Stauding-Wagstadt	.	.	0·471	.	in Folge Umgestaltungen in der Station Stauding
K. k. priv. Oesterr.-Nordwestbahn					
Tetschen—Laube	0·307	.	.	.	in Folge Verlängerung des Hauptgeleises
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft					
Böhm.-Trübau—Olmütz	.	.	0·245	.	in Folge Verlegung des Abzweigewechsels in der Station Böhmisch-Trübau
Steyrthalbahn-Gesellschaft					
Pergern-Bad Hall	.	.	.	0·004	in Folge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Pergern
Wiener-Localbahnen-Actiengesellschaft					*) in Folge Verschiebung der Dienststelle in der Station Wr.-Neudorf
Wien (Gaudenzdorf)—Wr.-Neudorf	.	0·016 *)	1·810 **)	1·765 **)	**) in Folge Abtretung der Strecke Meidling (Südbahnhof)—Gaudenzdorf an die Neue Wr. Tramwaygesellschaft in deren nicht mit Dampf betriebenes Bahnnetz
Summe	0·483	0·018	2·533	1·775	
Die Längenänderung bestehender Bahnen ergeben sonach im Ganzen:					
Bei der **Baulänge** einen Abfall von	.	.	2·050	.	
Bei der **Betriebslänge** einen Abfall von	.	.	.	1·757	

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1893 dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In der Strecke Nowosielitza-Reichsgrenze der Bukowinaer Localbahnlinie Czernowitz-Nowosielitza-Reichsgrenze . . . . . 1·335 km

Dagegen kamen in Abfall:

In der Strecke Wien (Gaudenzdorf)—Wr.-Neudorf der Wiener Localbahnen Actiengesellschaft . 1·800 km

Sonach ein Abfall von . 0·465 km

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1893.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1893, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 15.967·889 km
Betriebslänge . . . . . 16.154·790 „

Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 76 verschiedene Besitzer, nämlich: 5 Staatsverwaltungen (k. k. österreichische, kgl. bayerische, kgl. preussische und kgl. sächsische Staatsverwaltung, bosnisch-herzegowinische Landesregierung) und 71 theils rein cisleithanische, theils gemeinsame Privatunternehmungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentbumslänge, Babnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mebrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mebrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.										
	a) k. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135.184	.	11·629	.	135·802	.	0·478 [1])	136·280	.	[1]) In der Station Innsbruck gemeinsam mit der Südbahn-Gesellschaft.
	Pèage-Strecke Wörgl-Innsbruck	.	.	.	.	.	.	59·563 [2])	59·563	.	[2]) Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
	Zusammen	135·184	.	11·629	.	135·802	.	60·041	195·843	.	
2	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774	.	0·157 [3])	92·931	.	[3]) Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727	.	.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horaždovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·691	.	.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen	312·386	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
3	**Braunau-Strasswalchen** (Localbetrieb)	36·966	.	.	.	37·544	.	.	37·544	.	
4	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin (Localbetrieb)	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perkovic-Slivno-Sebenico (Localbetrieb)	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
	Zusammen	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123·552	.	
5	**Dniester-Bahn**										
	Chyrów-Stryj	100·273	.	.	.	100·516	.	0·423 [4])	100·939	.	[4]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.
	Drohobycz-Boryslaw	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.	
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.	
	Zusammen	112·514	.	.	.	112·903	.	0·423	113·326	.	
6	**Donau-Uferbahn†)** (Nussdorf-Stadlauer Brücke-Kaiser Ebersdorf) (Localbetrieb)	13·509	.	.	.	13·799	.	.	13·799	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
7	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**										
	Dux-Ladowitz-Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [5])	51·831	.	[5]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [6])	0·381	.	[6]) In der Station Dux gem. mit der A.T.E.
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.	
	Schleppbahn zur Elbe	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.	
	Ossegg-Komotau	35·165	.	.	.	35·165	.	0 031 [7])	35·196	.	[7]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0.926	.	.	.	0·984	.	.	0·984	.	
	Zusammen	90·554	.	.	.	91·157	.	0·096	91·253	.	

8	**Eisenerz-Vordernberg***) (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Localbahn)	19·498 [8])	.	.	.	19·764	0·189 [9])	.	19·953	.
9	**Erbersdorf-Würbenthal** . . . . . (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·345	.	0·127[10])	20·472	.
10	**Erzherzog Albrecht-Bahn**									
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364[11])	74·812	.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308[12])	107·812	.
	Zusammen .	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.
11	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**									
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065[13])	341·753	.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.
	Podłęże-Niepolomice**)	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	1·875	.	192·863	.	4·155[14])	197·018	.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwilów) . . .	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143[15])	52·696	.
	Jaroslau-Sokal . . . . . (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.
	Dembica-Rozwadów . . . . . (Localbahn)	99·310	.	.	.	99·546	.	.	99·546	.
	Sobów-Nadbrzezie . . . . . (Localbahn)	7·753	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.
	Zusammen .	847·181	.	351·907	.	847·075	.	7·363	854·438	.
12	**Galizische Transversalbahn**									
	Oświęcim-Podgórze . . . . . (Localbetrieb)	64·165	.	64·158	.	63·665	.	0·561[16])	64·226	.
	Sucha-Skawina . . . . . (Localbetrieb)	45·577	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.
	Zwardón-Saybusch	37·288	.	.	.	36·858	.	.	36·858	0·430[17])
	Saybusch-Neu Sandez	146·573	.	.	.	146·804	.	.	146·804	.
	Grybow-Stróże-Neu Zagórz-Osławabrücke . . .	113·750	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.
	Flügel Zagórzany-Gorlice . . . (Localbetrieb)	4·180	.	.	.	4·162	.	.	4·162	.
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170[18])	1·129	.
	Stanislau-Husiatyn . . . . . (Localbetrieb)	144·473	.	.	.	144·083	.	4·031[19])	148·114	.
	Zusammen .	556·556	.	64·158	.	556·864	.	4·762	561·626	0·430
13	**Jasło-Rzeszów** . . . . . (Localbahn)	69·243	.	.	.	70·116	.	.	70·116	.
	Jasło-Rzeszów	0·810	.	.		1·001	.	.	1·001	.
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów .									
	Zusammen .	70·053	.	.	.	71·117	.	.	71·117	.
14	**Istrianer Bahn**									
	Divacca-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237[20])	122·057	.
	Canfanaro-Rovigno . . . . . (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.
	Herpelje-Triest	21·496	.	.	.	21·688	0·999[21])	.	22·687	.
	Schleppbahn Triest-St.- Andrea-S. Sabba . . .	4·331	.	.	.	3·748	.	.	3·748	.
	Zusammen .	169·114	.	.	.	168·107	0·999	0·237	169·343	.
15	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**									
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·019	.	213·214	.	313·425	.	.	313·425	5·594[22])
	Penzing-Hetzendorf	5·626	.	4·814	.	6·513	.	0·027[23])	6·540	.
	Hetzendorf (Maxing)-Kaiser Ebersdorf	17·671	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof .	.	.	.	.	.	0·768[24])	.	0·768	.
	St. Veit b/W.-Hütteldorf	1·737	.	.	.	2·278	.	.	2·278	.
	St. Valentin- Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.
	Linz-Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	24·670	.
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602[25])	.	81·238	.
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227[26])	.	60·512	.
	Lambach-Gmunden (schmalsp.***) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.
	Selzthal-(Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269[27])	238·212	.
	Zusammen .	942·210	.	218·028	.	940·634	3·597	0·296	944·527	5·594
16	**Kaiser Franz Josef-Bahn**									
	Wien-Eger	455·694	.	33·271	.	455·053	.	.	455·053	.
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände †) . .	0·914	.	.	.	.	.	.	.	.

*) Ab 1. Jänner 1893 vom Staate eingelöst.

[8]) Von der Baulänge per 19·498 km entfallen 14·623 auf Zahnstange.

[9]) Von der Eigenthumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigenthum der L. V. E.

[10]) In der Station Erbersdorf gemeinsam mit der M.S.C.B.

[11]) In der Station Lemberg gemsinsam mit der L.C.J.E.

[12]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.C.J.E.

[13]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.

**) Dient nur dem Gütsrverkehre.

[14]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Woloczyska (öst. Spurweits) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[15]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwilów (mit öst. Spurweite) gemsinsam mit der R.S.W.B.

[16]) In der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[17]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.

[18]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der Erstsn ungar.-galiz. Eisenbahn.

[19]) Mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gemein. benützte Strecke Stanislau-Chryplin.

[20]) In der Station Divacca gem. mit der S.B.

[21]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bie zum Anschluss an die Südbahn in Triest, Eigenthum der k. k. Seebehörde.

[22]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebände Salzburg bie Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der kgl. Bayer. Staatsbahnen.

[23]) In der Station Hetzendorf gemeinsam mit der S.B.

[24]) Eigenthum der Eisenbahn Wien-Aspang.

[25]) Strecke von der Reichsgrenze bie Mitte Aufnahmsgebände Passau, Eigenthum der Kgl. B.St.B.

[26]) Strecke von der Reichsgrenze bie Mitte Aufnahmsgebände Simbach, Eigenthum der Kgl. B.St.B.

***) Spurweite 1·106 m.

[27]) In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.

†) Ausser Betrieb.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Absdorf-Krems	31·332	.	.	.	31·500	.	.	31·500	.	
	Gmünd-Prag-Hrabovka	185·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.		3·506	.	
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.		0·398	.	
	Zusammen	715·456	.	36 472	.	715·387	.	.	715·387	.	
17	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·761	.	.		13·474	.	1·085 [1])	14·559	.	[1]) In der Station Kriegsdorf gemeinsam mit der M.S.C.B.
18	**Kronprinz Rudolfbahn**										
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.	
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370 [2])	102·705	.	[2]) In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.	
	Hieflau-Eisenerz (Localbetrieb)	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.	
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531 [3])	.	11·835	.	[3]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben, Eigenthum der S.B.
	Verbindungscurve bei St. Michael*)	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.	*) Derzeit nicht benützt.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	0·209 [4]	[4]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen auf Rechnung der Mösel-Hüttenberger Bahn.
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371 [5])	17·960	.	
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050 [6])	1·775	.	[5]) In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.
	Steinach-Schärding	171·754	.	.	.	173·713	.	.	173·713	.	
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	[6]) In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.
	Schleppbahn zum Sudhause in Ebensee	0·248	.	.	.	0·248	.	.	0·248	.	
	Holzleithen-Thomasroith (Localbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.	
	Zusammen	797·555	.	.	.	800·364	0·531	1·791	802·686	0·209	
19	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Localbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153 [7])	11·422	.	[7]) In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.
20	**Niederösterr. Staatsbahnen**										
	Leobersdorf-St. Pölten	74·783	.	.	.	75·226	.	0·042 [8])	75·268	.	[8]) In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein (Localbetrieb)	33·475	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.	
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof (Localbetrieb)	34·293	.	.	.	34·255	.	.	34·255	.	
	Pöchlarn-Kienberg-Gaming (Localbetrieb)	37·545	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.	
	Zusammen	180·096	.	.	.	180·506	.	0·042	180·548	.	
21	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**										
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.	
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307 [9])	106·392	.	[9]) In der Station Saaz gem. mit der B.E.B.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467 [10])	44·080	.	[10]) In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.
	Schaboglück-Priesen**)	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.
	Lititz-Nürschan***)	9·917	.	.	.	9·917	.	.	9·917	.	***) Dient nur dem Güterverkehre.
	Zusammen	266·505	0·024	.	.	256·072	.	1·774	257·846	.	
22	**Prag-Duxer Eisenbahn**										
	Prag (Smichov)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	156·701	0·031	.	.	156·907	.	0·870 [11])	157·777	0·304 [12])	[11]) In der Station Smichow gemeinsam mit der B.W.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.	[12]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl. S.St.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Wiesa	0·625	.	.	.	0·845	.	.	0·845	.	
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)	8·036	.	.	.	7·786	.	.	7·786	.	
	Zusammen	166·042	0·031	.	.	166·406	.	0·870	167·276	0·304	
23	**Rakonitz-Protivin**										
	Protivin-Zditz	102·232	.	.	.	102 330	.	.	102·330	.	
	Beraun-Rakonitz	43·692	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.	
	Zusammen	145·924	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.	

24	**Stryj-Beskid**	79·379	.	.	.	71·731	.	.	71·731	8·388[13])	[13]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der U.N.O.B.
25	**Tarnów-Leluchow**-ungar. Grenze (Orló)	145·781	.	31·302	.	146·260	5·150[14])	.	151·410	.	[14]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló. Eigenthum der Kaschau-Oderbergor Eisenbahn.
26	**Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze** (Pontebba)	24·741	.	0·929	.	24·930	.	0·456[15])	25·386	.	[15]) Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
27	**Unterdrauburg-Wolfsberg** (Localbahn)	37·958	.	.	.	37·708	.	0·268[16])	37·976	.	[16]) In der Station Untordranburg gemeinsam mit der S.B.
28	**Vorarlberger Bahn**										[17]) Strecke bayerische Grenzo-Lindau, Eigenthum der Kgl. B.St.B.
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941[17])	.	67·746	.	[18]) In der Station Buche gemeinsam mit den Voreinigten Schweizer Bahnen.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267[18])	18·527	.	[19]) In der Station St. Margarethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Lautrach-St. Margarethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306[19])	9·594	.	
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.	
	Zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.	
	Summe, k. k. Staatsbahnen	6.303·786	2·275	714·425	.	6.293·823	16·407	82·186	6.392·416	14·925	
	b) Privatbahnen.										
	1. Auf Rechnung des Staates.										
29	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**										
	Przemyśl-Lupkow (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983[20])	147·017	.	[20]) In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
	Verbindungsgeleise mit d. G.C.L.B. in Przemyśl†	0·297	.	.	.	.	.	.	.	.	†) Betrieb nicht eröffnet.
	Zusammen	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	[22]) Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebaude daselbst gem. mit der S.B.
30	**Ungarische Westbahn**										[23]) In der Station Lemberg gem. mit d. G.C.L.B.
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311[22])	68·377	.	[24]) Strecke von Mitte Aufnahmegebäude Snczawa-Itzkany bie zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung des Staates	214·397	.	146·034	.	214·100	.	1·294	215·394	.	[25]) Von Mitte Anfnahmegebäude Sternberg bie Eigenthumsgrenze, Eigenthum der K.F.N.B.
	2. Auf Rechnung der Eigenthümer.										[26]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Licbtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
31	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn**										[27]) In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087[23])	355·515	0·846[24])	[28]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigenthumsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeineam mit der K.R.B. nnd in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S.B.
32	**K. k. priv. Mährische Grenzbahn**										
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92·821	.	.	.	92·821	0·402[25])	1·905[26])	95·128	.	
	Hohenstadt-Zöptau { Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[27])	7·690	.	
	Hohenstadt-Zöptau { Mähr. Schönberg-Zöptau	9·160	.	.	.	9·249	.	.	9·249	.	
	Zusammen	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.	
33	**Unterkrainer Bahnen**										
	Laibach-Grosslupp	20·708	.	.	.	20·388	.	1·858[28])	22·246	.	
	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·628	.	.	.	49·600	.	.	49·600	.	
	Zusammen	70·336	.	.	.	69·988	.	1·858	71·846	.	
	Localbahnen.										
34	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
35	**Bukowinaer Localbahnen**										*) Wird ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.
	Czernowitz-Nowosielitza-Reichsgrenze*) (Russ.-Nowosielitza)	31·378	.	1·335	.	31·378	.	5·218[29])	36·596	.	[29]) In den Stationen Znczka (0·038 km) nnd von der Einmündnng nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.C.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Russisch-Nowosielitza 3 490 2m lang (österr. Spurweite) gemeinsam mit der E.S.W.B.
	Hliboka-Berhometh a/S.	52·917	.	.	.	52·617	.	0·310[30])	52·927	.	
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.	
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody**)	9·017	.	.	.	9·221	.	.	9·221	.	
	Hadikfalva-Radautz	8·130	.	.	.	7·892	.	0·248[31])	8·140	.	
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.	
	Schleppbahn Wama-Russ-Moldawitza**)	19·959	.	.	.	20·041	.	.	20·041	.	[30]) In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Zusammen	207·774	.	1·335	.	206·725	.	5·776	212·501	.	**) Dient in den Sommermonaten anch dem Personenverkehr.
36	**Dolina-Wygoda**	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275[32])	8·346	.	[31]) In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.C.J.E.
37	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268[33])	20·126	.	[32]) In der Station Dolina gem. mit der E.A.B.
38	**Fürstenfeld-Hartberg**										[33]) In der Station Fehring gemeinsam mit der U.W.B.
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[34])	.	29·740	.	[34]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigenthnmsgrenze, Eigenthnm d. Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
	Flügel Bierbaum-Neudau	9·007	.	.	.	8 882	.	.	8·882	.	
	Zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
39	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421[1]	14·780	.	
40	**Kolomeaer Localbahnen**										
	Kolomea-Peczeniżyn-Sloboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·574[2]	25·593	.	
	Abzweigung: Nadworniánskie przedmiescie—Szeparowce-Kniażdwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.	
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
41	**Laibach-Stein**	23·061	.	.	.	23·004	.	0·612[3]	23·616	.	
42	**Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459[4]	89·464	.	
43	**Mährische Westbahn**										
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103[5]	76·631	.	
	Kosteletz-Čelechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205[6]	2·970	.	
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.	
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.	
44	**Mösel-Hüttenberger Bahn**										
	Mösel-Hüttenberg (Localbetrieb)	4·944	.	.	.	4 772	0·209[7]	.	4·981	.	
45	**Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	St. Pölten-Tulln	.	.	.	.	45·822	.	0·933[8]	46·755	.	
	Herzogenburg-Krems	.	.	.	.	20·048	.	0·223[9]	20·271	.	
	Hadersdorf-Sigmundsherberg	.	.	.	.	43·273	.	0·570[10]	43·843	.	
	Budweis-Salnau	.	.	.	.	71·286	.	3·447[11]	74·733	.	
	Nusle-Modřan	.	.	.	.	11·825	.	0·507[12]	12·332	.	
	Kaschitz-Schönhof-Radonitz	.	.	.	.	15·722	.	0·240[13]	15·962	.	
	Station Elbogen Neusattel—Stadt Elbogen	.	.	.	.	5·278	.	.	5·278		
	Chodau-Neudek	.	.	.	.	13·657	.	.	13·657	.	
	Böhm. Leipa—Niemes	.	.	.	.	17·897	.	.	17·897	.	
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof-Hodolein	.	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.	
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	.	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.	
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	.	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.	
	Hannsdorf-Ziegenhals	.	.	.	.	55·868	.	1·272[14]	57·140	.	
	Zusammen	.	.	.	.	335·935	.	7·192	343·127	.	
46	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342[15]	17·370	.	
47	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579[16]	9·587	.	
48	**Strakonitz-Winterberg**	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124[17]	32·417	.	
49	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603[18]	10·918	.	
50	**Wittmannsdorf (Leobersdorf-) Ebenfurth**	15·152	.	.	.	14·630	1·539[19]	0·440[20]	16·609	.	
51	**Wels-Aschacher Localbahn-Gesellschaft**										
	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500[21]	27·735	.	
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509[22]	25·305	.	
	Zusammen	45·270	.	.	.	45·031	.	8·009	53·040	.	
52	**Wodnan-Prachatitz**	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268[23]	27·577	.	
53	**Zeltweg-Fohnsdorf** (Antonischacht) . (Localbetrieb)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.	
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung d. Eigenthümer	1.241·926	.	1·335	.	1.569·850	2·384	36·139	1 608·373	0·846	
	Bahnen in Verw. d. k. k. G.-D. d. Oe. St.-B. im Ganzen	7.760·109	2·275	861·794	.	8 077·773	18·791	119·619	8.216·183	15·771	

[1]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.
[2]) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.C.J.E.
[3]) In der Station Laibach gemeinsam mit der K.R.B
[4]) Mit der C.L.B. gem.: Im Bahnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawa ruska (0·672 km).
[5]) In der Station Prossnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.
[6]) In der Station Čelechowitz gemeinsam mit der Oe.L.E.G.
[7]) Von Mitte Aufnahmsgebände Mösel bis Eigenthnmsgrenze, Eigenthum der K.R.B.
[8]) In den Stationen Tulln (0·334 km) nnd St. Pölten (0·599 km) gemeinsam mit der K.F.J.B., bezw. K.E.B., Eigentbnm der Oe.L.E.G.
[9]) In der Station Krems gemeinsam mit dor K.F.J.B.
[10]) In den Stationen Sigmnndsherberg (0·362 km) und Hadersdorf (0·208 km) gemeinsam mit der K.F.J.B.
[11]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Bndweis bis znr Abzweignng (Eigentbumsgrenze) gemeinsam mit der k. k. Staatsbabnlinie Linz-Bndweis.
[12]) In der Station Nusle gem. mit der K.F.J.B.
[13]) In der Station Kuschitz gemeinsam mit der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau).
[14]) In den Stationen Hannsdorf (0·385 km) nnd Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der M.G.B., bezw. der Oberschl. Eisenbahn.
[15]) In der Station Potscherad gemeinsam mit der E.P.P.
[16]) Von Mitte Anfnahmsgebände Schwarzenau-Zwettl bis znr Abzweignng (Eigentbumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.
[17]) Von Mitte Aufnabmsgebände Strakonitz bis znm Ansfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.
[18]) Von Mitte Aufnahmsgebände Vöcklabrnck bis znr Abzweigungsstelle (Eigenthnmsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.
[19]) Strecke Ebenfurth-Ung. Grenze (Nenfeld), Eigenthnm der W.P.Wr.N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. anf Recbnnng der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfnrth.
[20]) In der Station Solenau gemeinsam mit der E.W.A.
[21]) Von Mitte Aufnahmsgebände Wels bis Eigentbnmsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.
[22]) Von Mitte Aufnahmsgebände Wels bis znm Ausfahrtswecbsel gegen Unterrohr gemeinsam mit der k. k. Staatsbabnlinie Wien-Salzbnrg.
[23]) Von Mitte Anfnabmsgebände Wodňan bis zum Ansfahrtswechsel gegen Prachatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

	II. K. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe.									
54	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze***)	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289[24])	11·294	.
55	**Kufstein-Reichsgrenze****)	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190[25])	2·339	.
	Summe, k. k Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe	14·094	.	11·945	.	13·154	.	0·479	13·633	.
	III. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.									
56	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**									
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković***)	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
57	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**									
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·582	.	.	.	29·582	.	.	29·582	.
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·839	.	.	.	6 839	.	.	6·839	.
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.
	Zusammen	46·584	.	.	.	47·231	.	.	47·231[26])	.
58	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**									
	Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	.	.	.	.	.	3·346[27])	.	3·346	.
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·227	.	.	.	2·227	.	0·316[28])	2·593	.
	Oświęćim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571[29])	2·982	.
	Zusammen	4·688	.	.	.	4·688	3·346	0·887	8·921[30])	.
59	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**									
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390[31])	21·638	.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565[32])	20·129	.
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.
	Zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785[33])	.
	IV. Privatbahnen (unter Ausschluss der ad Ib angeführten).									
60	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**									
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261[34])	64·551	.
	Aussig-Aussig Landungsplatz†)	4·793	.	.	.	5·262	.	.	5·262	.
	Türmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	.	.	26 082	.	.	26·082	.
	Dux-Schwaz (Localbetrieb)	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.
	Zusammen	100·865	.	64·971	.	100·842	.	0·261	101·103	.
61	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**									
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103 835	.
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.
	Bodenbach-Tauneuberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen†)	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.
	Zusammen	311·978	0·493	.	.	311·105	.	.	311·105	.
	Localbahnen.									
	Böhm.-Kamnitz–Steinschönau	4·471	.	.	.	4·451	.	.	4 451	.
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.
	Zusammen	9·266	.	.	.	8·989	.	.	8·989	.
	Im Ganzen	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.
62	**K. k. priv. Böhmische Westbahn**									
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	184·071	.	.	.	183·681	6·721[35])	.	190·402	.
	Chrast—Stupno-Bras—Raduitz	16·541	.	.	.	16·435	.	.	16·435	.
	Zusammen	200·612	.	.	.	200·116	6·721	.	206·837	.

*) Im Betriebe der Kgl.S.St.B.

**) Im Betriebe der Kgl.B.St.B.

***) Spurweite 0·760 m.

†) Dient nur dem Güterverkehre.

[23]) In der Station Kufstein gem. mit der S.B.

[24]) In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[25]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Aussig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.

[26]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl.B. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke (5·594 km) der K.E.B., und die Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).

[27]) Strecke Jägerndorf-Reichsgrenze, Eigenthum der M.S.C.B.

[28]) Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[29]) Nächst der Station Oświęćim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[30]) Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl.P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der priv.Oe.U.St.E.G. und von Mitte Aufnahmsgebäude Oderberg bis zur Reichsgrenze (3·742 km) der priv. K.F.N.B.

[31]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[32]) In der Station Eger gemeinsam mit dem Kgl.B.St.B.

[33]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S.St.B. die Strecken: Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis zur Reichsgrenze (11·294 km).

[35]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Furth, Eigenthum der Kgl.B.St.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
63	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**										
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·820	.	24·782	.	237·273	.	1·817 [1])	239·090	.	[1]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
	Prag (Smichow)-Hostivic . . . (Localbetrieb)	19·335	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.	
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·930	.	.	.	25·092	.	.	25 092	.	
	Duby—Alt-Kladno . . . . . (Localbetrieb)	2·690	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.	
	Lužna Lišan-Rakonitz . . . . . (Localbetrieb)	9·394	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.	
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) . (Localbetrieb)	10·249	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.	
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain) . .	35·372	0·870	.	.	36·298	0·967 [2])	.	37·265	.	[2]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Reitzenhain, Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Krima-Weipert-Reichsgrenze . . (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583 [3])	[3]) Strecke von Mitte Aufnahmegebäude Weipert bis znr Reichegrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbet.)	26 888	0·898	.	.	27·766	0·215 [4])	.	27·981	.	[4]) Strecke von der Reichegrenze bis znm Beginn dee Bahnhofes Klingenthal, Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·129	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.	
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·308	.	.	.	12·017	.	.	12·017	.	
	Zusammen .	418·259	1·768	24·782	.	419·387	1·182	1·817	422·386	0·583	
64	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft*)**										*) Im Betriebe der S.B.G.
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157 [5])	39·966	.	[5]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.
	Lieboch-Wies . . . . . (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.	
	Zusammen .	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
65	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**										
	I. Besitz-Gruppe.										
	Wien-Krakau	411·841	0·577	387·727	0·577	412·281	.	.	412·282	.	
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn**)	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.	**) Dient nur dem Güterverkehre.
	Floridsdorf-Jedlesee †)	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212 [6])	1·954	.	†) Dient nur dem Güterverkehre. [6]) In der Station Jedlesee gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn ††)	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.	††) Dient nnr dem Viehverkehre.
	Gänserndorf-Marchegg	17·559	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.	
	Lundenburg-Zellerndorf . . . . (Localbetrieb)	83 402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.	
	Neusiedl-Grussbach . . . . . (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·547	.	0·276 [7])	8·823	.	[7]) In der Station Grnssbach-Schönan gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa †††)	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.	†††) Oberban gegen Revers abgetragen.
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0·040 [8])	60·403	.	[8]) Von der Eigentbnmsgrenze bie Mitte des gemeinschaftlichen Anfnahmsgebändes in Brünn gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·385	.	.	22·385	.	
	Schönbrunn-Troppau	28·192	.	.	.	28·301	.	.	28·301	.	
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg*)	3·264	.	.	.	3·742	.	.	3·742	.	*) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.
	Dzieditz-Saybusch	30·877	.	.	.	31 586	.	0·320 [9])	31·906	.	[9]) In der Station Saybnsch-Zablocie gem. mit der Galiz. Transvereal-Bahn.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·652	.	.	26·652	.	
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·867	.	.	1·867	.	
	Krakau-Podgórze-Boniarka . . (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·620	.	.	7·620	.	
	Verbindungscurve bei Krakau . (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.	**) Betrieb nicbt eröffnet.
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów**) . .	0·469	.	.	.	.	.	.	.	.	[10]) In der Station Brünn gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040 [10])	101·488	.	
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.	
	Nezamislitz-Prerau	26·888	.	.	.	27·939	.	.	27·939	.	
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·772	.	10·513 [11])	179·285	.	[11]) Péage-Strecke Friedland-Friedek-Mistek; Eigentbum der k. k. priv. Ostran-Friedlander Eisenbabn.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.	
	Zusammen .	1,018·519	0·621	387·727	0·577	1,024·208	.	11·401	1,035·609	.	

	II. Besitz-Gruppe.										
	Localbahnen.										
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.	[12]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics, Eigenthum der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.
	Göding—K. k. Aerarial-Tabak-Fabrik	1·408	.	.	.	1·868	.	.	1·868	.	
	Göding (k. k. Tabakfabr.)—ung. Grenze (Holics)	0·814	.	.	.	0·814	3·450[12])	.	4·264	.	[13]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz-Petrau, Eigenthum der Oe.U.St.E.G.
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	0·342[13])	6·567[14])	11·987	.	[14]) Pängestrecke Sudoměřitz-Petrau-Strassnitz, Eigenthum der Oe.U.St.E.G.
	Kremsier-Zborowitz	16·520	.	.	.	16·651	.	.	16·651	.	
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·652	.	.	24·652	.	
	Wall.-Meseritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·122	.	.	18·122	.	
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·053	.	.	13·053	.	
	Zauchtl—Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.	
	Zauchtl—Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.	
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.	
	Golleschau-Ustroń	5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.	
	Stauding-Wagstadt	7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.	
	Troppau-Beunisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.	
	Bielitz-Kalwarya	57·269	.	.	.	57·520	.	0·929[15])	58·449	.	[15]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya, gemeinsam mit den k.k.St.B.
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095[16])	0·335	.	[16]) Von der Eigenthumsgrenze bis zum Anschluss an die Linie Sucha-Skawina, gemeinsam mit den k.k.St.B.
	Zusammen	249·348	.	.	.	251·169	3·792	7·591	262·552	.	
	K.F.N.B. im Ganzen	1267·867	0·621	387·727	0·577	1,275·377	3·792	18·992	1,298·161	[17]) .	[17]) Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·685 km) und die Theilstrecke der Wr.V.B. vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbahnhof (1·278 km).
66	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**										
	Oderberg.-ungar. Grenze (Czacza)	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322[18])	63·818	[19]) .	[18]) Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.
67	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn** *)										[19]) Ausserdem ist im Betriebe der K.O.B. die Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis zur ungar. Grenze (0·430 km).
	Leoben-Vordernberg (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531[20])	15·456	.	*) Im Betriebe der S.B.
68	**Mährisch-schlesische Centralbahn**										[20]) Von der Eigenthumsgrenze nächst der Station Leoben bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[21])	87·248	3·346[22])	[21]) In der Station Olmütz gem. mit d. K.F.N.B.
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[23])	29·071	.	[22]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. P.St.B.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals) (Localbetrieb)	25·678	.	.	.	26·361	10·334[24])	0·899[25])	37·594	.	[23]) In der Station Troppau gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346	[24]) Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmündung in die Station Ziegenhals, Eigenthum der Kgl.P.St.B.
69	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**										[25]) In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl.P.St.B.
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352 914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.	**) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände**)	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.	
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien**)	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.	
	Zellerndorf-Sigmundsherberg Horn (Localbetr.)	19·711	.	.	.	19·863	.	.	19·863	.	
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.	
	Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.	
	Wostroměř-Jičin (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.	
	Pelsdorf-Hohenelbe (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.	
	Trautenau-Freiheit (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.	
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.	
	Tetschen-Laube**)	2·871	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.	
	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube**)	1·071	.	.	.	2·474	.	.	2 474	.	
	Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·349	.	.	34·349	.	
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1 561	.	.	1·561	.	[26]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde, Eigenthum der Kgl.P St.B.
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[26])	.	119·364	.	[27]) Ausserdem sind im Betriebs der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn (2·875 km). die Linien der Oe.L.E.G.: Čaelau-Zawratetz-Třemoěnitz (17·080 km) Skowic-Vrdy-Bučic . . . . . (2·969 km) Časlau-Močowitz . . . . . (4·187 km) die Localbahn Gross-Priesen Wsrnstadt—Auscha . . . . . (24·648 km) und die Localbahn Castolowitz-Reichenau-Solnitz . . . . . (15·382 km)
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.	
	Zusammen	931·678	.	.	.	932·358	6·121	.	938·479	[27]) .	
70	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**										
	I. Altes Netz.										
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.	
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.	
	Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.	
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660[28])	86·838	.	[28]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.	
	Zusammen	472·931	.	330·174	.	473·019	.	0·660	473·679	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	II. Ergänzungs-Netz.										
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.	
	Schlachthausbahn in Wien †)	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.	†) Dient für den Viehverkehr.
	Flügel zu den Szallasen †)	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.	
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn ††)	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.	††) Dient nur dem Güterverkehre.
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.	
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.)*)	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.	*) Dient für den Viehverkehr.
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.	
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.	
	Zusammen .	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934	.	
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.										
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.	
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.	
	Segen Gottes-Oslavan**)	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.	**) Nur für Kohlenverkehr.
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten**)	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	Zusammen .	30·086	.	12·442		29·051	.	.	29·051	.	
	IV. Ungarantirte Linien.										
	Wien-ungar. Grenze (Bruck a/L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458 [1])	41·170	.	[1]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den K.U.St.B.
	Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940 [2])	[2]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland), im Betriebe der Kgl.P.St.B.
	Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297 [3])	2·666	.	[3]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Halbstadt-Ottendorf (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.	
	Verbindungscurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.	
	Zusammen .	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940	
	V. Localbahnen.										
	Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.	
	Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252 [4])	28·782	.	[4]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.E.B.
	Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
	Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.	
	Enzersdorf bei Staatz—Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.	
	Segen Gottes-Okříško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
	Zwittawa-Uferbahn***)	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	***) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·058	7·628 [5])	.	10·713	.	[5]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Mittelsteine Eigenthum der kgl. Preuss. St.B.
	Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·093	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
	Čelakowitz-Mochow †)	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
	Tasowitz-Kalkpodol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	23·970	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
	Bošic-Kauřim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	
	Poříčan-Sadska-Nimburg	13·986	.	.	.	13·669	.	.	13·669	.	
	Verbindungslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846 [6])	[6]) Im Betriebe der Böhm. Commercialbahnen.
	Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	

	Minkowitz-Swolenowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.	
	Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
	Lobositz-Libochowitz	13·784	.	.	.	13·826	.	.	13·826	.	
	Zusammen	309·211	.	.	.	303·478	7·628	0·252	311·358	2·846	
	Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
	Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
	Verbindungsgeleise bei Brünn	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
	Wessely a./M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.	
	Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
	Verbindungscurve bei Kunowitz	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.	
	Zusammen	189 308	.	.	.	188·795	.	.	188·795	.	
	Oe.U.St.E.G. im Ganzen	1.363·166	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482	[7]) 4·786	
71	**K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn †)**										
	Mähr.-Ostrau—Friedland	32·999	.	.	.	32 520	.	0·165 [8])	32·685	.	
72	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
	Wien-Triest	577·192	.	577·192	.	577·192	.	.	577·192	.	
	Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.	
	Wr.-Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5·049	.	.	5·049	.	
	Bruck-Leoben	17·029	.	.	.	16·541	.	.	16·541	.	
	Marburg-Franzensfeste	373 763	.	2·585	.	373·763	.	.	373·763	.	
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·634	.	0·634	.	.	.	.	.	.	
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.	
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·588	.	0·545	.	.	.	.	.	.	
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50·804	.	
	St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52·055	.	.	.	52·138	.	.	52 138	.	
	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213 [9])	
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.	
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	103·668	.	294·711	.	.	294·711	10·815 [10])	
	Zusammen	1.489·079	.	698·963	.	1.474·981	.	.	1.474·981	13·028	
	Localbahnen.										
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.	
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.	
	Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.	
	S.B.G. im Ganzen	1 526·686	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1.512·449	[11]) 13·028	
	Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl (schmalspur.††)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.	
73	**K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn**										
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·869	.	.	.	199·869	2·066 [12])	0·237 [13])	202·172	.	
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·552	2·628 [14])	.	65·180	.	
	Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·721	.	.	17·721	.	
	Zusammen	279·535	.	.	.	280·142	4·694	0·237	285·073	[15]) .	
74	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**										
	Wien—Felixdorf—Wr. Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9 590 [16])	85·157	.	
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·230	.	.	.	3·406	.	0·672 [17])	4·078	.	
	Verbindungscurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768 [18])	
	Zusammen	79·914	.	5·430	.	78·973	.	10 262	89·235	0·768	
75	**K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn †††)**										
	Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338 [19])	51·022	.	
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13·866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.	
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Neufeld)	1·308	0·954	.	.	.	.	.	.	2·112 [20])	
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	67·160	0·954	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	2·112	

[7]) Ausserdem ist im Betriebe der Oe.U.St.E.G die Localbahn Swolenowes-Smečna (9·957 km).

†) Im Betriebe der K.F.N.B.

[8]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[9]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[10]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der italien. Adria-Eisenbahn-Comp.

[11]) Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn . . (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . (64·539 km), die Theilstrecke der Wr. Verbindungsbhn. Matzleinsdorf-Hetzgasse und Flügel zum Hauptzollamte . . . . . (5·832 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Haudsdorf-Skalis . . . . . (39·101 km), die Localbahn Kapfenberg-Seebach-An . . . . . (22·747 km), die Localbahn Pöltscbach-Gonobitz . . . . . (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz . . . . . (11·319 km) und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . . (25·450 km)

††) Spurweite 1·000 m.

[12]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Seidenberg, Eigenthum der Kgl. P.St.B.

[13]) Von der Abzweigung nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[14]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Liebau, Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[15]) Ausserdem sind im Betriebe der S.N.D.V.B. die Linie Königsban-Schatzlar der Oe.L.E.G. (5·431 km) und die Localbahn Reichenberg-Gablonz (12·190 km).

[16]) Von der Einmündung in die Station Felixdorf bis zur Ausmündung aus der Station Wr.-Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[17]) In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[18]) Im Betriebe der k.k.G.D. der Oe.St.B.

†††) Im Betriebe der S.B.

[19]) In den Stationen Meidling (0·120 km) und Wr.-Neustadt (0·218 km) gem. mit der S.B.

[20]) Im Betriebe der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, u. zw. in der Strecke Ebenfurth-Landesgrenze (1·539 km) auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth und in der Strecke Landesgrenze-Neufeld (0·573 km) auf eigene Rechnung.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
76	**Wiener Verbindungsbahn**										
	Matzleinsdorf-Nordbahnhof	6·741	.	6·741	.	6·456	.	0·838 [1])	7·294	0·285 [2])	[1]) Von der Eigenthumsgrenze nächst Matzleinsdorf bis zur Mitte des Magazines daselbst gemeinsam mit der S.B.
	Flügel zum Hauptzollamte	0·454	.	0·454	.	0·495	.	.	0·495	.	[2]) Strecke von der Abzweigung zum Lastenbahnhofe bis zum Anfange des Aufnahmsgebäudes der K.F.N.B. in Wien (Nordbahnhof) im Betriebe der letzteren.
	Flügel zum Lastenbahnhofe der K.F.N.B.	0·159	.	0·159	.	0·159	.	0·151 [3])	0·310	.	[3]) Von der Eigenthumsgrenze nächst dem Lastenbahnhofe der K.F.N.B. in Wien bis zur Mitte des Magazines IV gemeinsam mit derselben.
	Zusammen	7·354	.	7·354	.	7·110 [4])	.	0·989	8·099	0·285	[4]) Vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterst.-Lastenbahnhof (1·278 km) im Betriebe der K.F.N.B. und von der Hetzgasse bis Matzleinsdorf mit dem Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km) im Betriebe der S.B.
	Selbstständige Localbahnen.										
77	**Achenseebahn-Gesellschaft**										
	Jenbach-Achensee (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig*)	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	*) Spurweite 1·000 m.
78	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**										
	Bozen-Meran	31·613	.	.	.	31·124		0·156 [5])	31·280	.	[5]) In der Station Bozen gem. mit der S.B.
79	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**										
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927 [6])	34·923	.	[6]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) und Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Sadova-Smiřitz	10·802	.	.	.	10·571	.	.	10·571	.	[7]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib, Eigenthum der priv. Oe.U. St.E.G.
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846 [7])	1·783 [8])	45·517	.	[8]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·297 km) gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.
	Křinec-Königsstadtl	11·955	.	.	.	11·856	.	.	11·856	.	[9]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.	[10]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der B.W.B.
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435 [9])	35·805	.	**) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
	Detenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	[11]) Von Mitte des Anfnahmsgebäudes Castolowitz bis Ende dieser Station (Eigenthumsgrenze) gemeinsam m. der Oe.N.W.B.
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26 570	.	0·328 [10])	26·898	.	†) Spurweite 1·0 m. Zahnstange ale Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	††) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Answeiche.
	Zusammen	183·727	.	.	.	182·975	2·846	5·473	191·294	.	†††) Spurweite 1·000 m.
80	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Schreibwald-Karthaus (Dampftramway)	7·957	.	3·423	.	7·822	.	.	7·822	.	*) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
	Abzweigung: Ugartestrasse-Centralfriedhof	2·177	.	.	.	2·087	.	.	2·087	.	[12]) In der Station Grose-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Zusammen	10·134	.	3·423	.	9·909	.	.	9·909	.	**) Spurweite 1·000 m.
81	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)****	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260 [11])	15·382	.	
82	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**										
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.	
	Abzweigung zur Rangirstation und zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.	
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.	
	Wien (Schönbr.-Linie)-Hietzing-Perchtoldsdorf	13·601	.	.	.	13·553	.	.	13·553	.	
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.	
	Hietzing—Ober St. Veit	2·409	.	.	.	2·345	.	.	2·345	.	
	Zusammen	45·401	.	.	.	44·920		.	44·920	.	
83	**Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag**†	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	
84	**Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag**††	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	
85	**Elektrische Eisenbahn vom Belvedere in Prag zum kgl. Thiergarten-Lustschloss in Bubenc** (normalsp.)	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
86	**Gaisbergbahn-Gesellschaft**										
	Parsch-Gaisbergspitze (Zahnradb., schmalsp. ††††)	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	
87	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha***)										
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418 [12])	16·843	.	
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.	
	Zusammen	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
88	**Innsbruck Hall** in Tirol (schmalspurig**)	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	

89	**Kahlenberg-Eisenbahn**									
	Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn)	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.
	Nussdorferstrasse-Nussdorf (Dampftramway)	3·543	.	2·808	.	.	.	.	.	3·465[13])
	Abzweigung nach Heiligenstadt (Dampftramway)	0·794	.	.	.	.	.	.	.	0·682[14])
	Zusammen	9·786	.	7·694	.	5·310	.	.	5·310	4·147
90	**Kremsthalbahn**									
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586[15])	65·416	.
	Unter Rohr-Bad Hall	4·240	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.
	Zusammen	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.
91	**Kuttenberger Localbahn**†)	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089[16])	2.875	.
92	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig††)	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24 063	.
93	**Mühlkreisbahn-Gesellschaft**									
	Linz Urfahr-Aigen Schlögl	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.
94	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft**†††)									
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·848	.	5·237	.	5·706	.	.	5·706	.
	Abzweigung zum Vororte-Friedhof*)	0·790	.	.	.	.	.	.	.	
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	0·713	.	0·683	.	0·683	3·465[17])	.	4·148	.
	Abzweigung nach Heiligenstadt	.	.	.	.	.	0·682[18])	.	0·682	.
	Zusammen	7·351	.	5·920	.	6 389	4·147	.	10·536	.
95	**K. k. priv. Neutitschein Localbahn**									
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.
96	**Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft****)									
	Časlau-Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080[19])	.
	Skowic-Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·969	.	.	2·969[19])	.
	Časlau-Močowitz	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187[19])	.
	Chodau-Neudek	13·723	.	.	.	.	.	.	.	13·657[20])
	Königshan-Schatzlar	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193[21])	5·431[22])	.
	Nusle-Modřan	12·118	.	.	.	.	.	.	.	12·332[20])
	Nordbahnhof-Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein	0·926	.	.	.	.	.	.	.	0 719[20])
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	34·339	.	.	.	.	.	.	.	33·953[20])
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	.	.	.	.	0·587[20])
	Hannsdorf-Ziegenhals	51·115	4·753	.	.	.	.	.	.	57·140[20])
	Böhm.-Leipa—Niemes	18·277	.	.	.	.	.	.	.	17·897[20])
	Station Elbogen-Neusattel—Stadt Elbogen	5·327	.	.	.	.	.	.	.	5·278[20])
	Kaschitz-Schönhof—Radonitz	16·005	.	.	.	.	.	.	.	15·962[20])
	Tulln-St. Pölten	45·822	.	.	.	.	.	.	.	46·755[20])
	Herzogenburg-Krems	19·869	.	.	.	.	.	.	.	20·271[20])
	Hadersdorf-Sigmundsherberg	43·273	.	.	.	.	.	.	.	43·843[20])
	Budweis-Salnau	71·481	.	.	.	.	.	.	.	74·733[20])
	Zusammen	362·978	4·753	.	.	29·474	.	0·193	29·667	343 127[20])
97	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg*****)									
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250[23])	.	25 450	.
98	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn**†)									
	Reichenberg-Gablonz	11·187	.	.	.	11·000	.	1·190[24])	12·190	.
99	**Salzburger Localbahn** (Dampftramway)									
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	13·243	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.
	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg††)	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
	Zusammen	15·322	.	.	.	14·236	.	.	14·236	.
100	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**									
	Ischl-Salzburg (schmalspurig*)	59·970	.	.	.	59·791	.	.	59·791	.
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig*)	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.
	Verbindungsgeleise bei St. Lorenz (schmalsp.*)	0·214	.	.	.	0·214	.	.	0·214	.
	Zahnradbahn auf den Schafberg**)	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.
	Zusammen	69·721	.	.	.	69·419	.	.	69·419	.

13) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-Durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof) im Betriebe der neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

14) Im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

15) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.

†) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

16) Nächst der Station Sedlotz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

††) Spurweite 0·760 m.

†††) Mit Dampf betriebene Theilstrecken.

*) Derzeit nicht im Betriebe.

17) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-Durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), Eigenthum der Kahlenberg-Eisenbahn.

18) Concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn, Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

**) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.

19) Im Betriebe der Oe.N.W.B. auf Rechnung der Oe.L.E.G.

20) Im Betriebe der k.k.G.D. der Oe.St.B. auf Rechnung der Oe.L.E.G.

21) In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

22) Im Betriebe der S.N.D.V.B. auf Rechnung der Oe.L.E.G.

***) Im Betriebe der S.B.G.

23) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigenthumsgrenze, Eigenthum der S.B.G.

†) Im Betriebe der S.N.D.V.B.

24) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

††) Spurweite 1·000 m Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

*) Spurweite 0·760 m.

**) Spurweite 1·000 m.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
101	**Stauding-Stramberger Localbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
102	**Steiermärkische Landesbahnen** *)										
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250 [1]	37·549	.	
	Hundsdorf-Skalis**)	1·872	.	.	.	1.552	.	.	1·552	.	
	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig***)	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747	.	
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig***)	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767	.	
	Preding-Wieselsdorf-Stainz (schmalspurig***)	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319	.	
	Zusammen	88·735	.	.	.	87·684	.	0.250	87·934	.	
103	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig***)	32·168	.	.	.	31 717	.	.	31·717	.	
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig***)	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.	
	Zusammen	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
104	**Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellsch.**†)										
	Swolenowes-Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300 [2])	9·957	.	
105	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**										
	Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Wr.-Neudorf†††)	12·935	.	.	.	12·840	.	.	12 840	.	
	Recapitulation.										
	I. Hauptbahn-Unternehmungen										
1	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	100·865	.	64·971	.	100·842	.	0 261	101·103	.	
2	Böhmische Nordbahn	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.	
3	Böhmische Westbahn	200·612	.	.	.	200·116	6·721	.	206·837	.	
4	Buschtěhrader Eisenbahn	418·259	1·768	24·782	.	419 387	1·182	1·817	422·386	0·583	
5	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	
6	Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
7	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1.267·867	0·621	387·727	0·577	1.275·377	3·792	18·992	1.298·161	.	
8	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322	63·818	.	
9	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087	355·515	0 846	
10	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531	15·456	.	
11	Mährische Grenzbahn	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.	
12	Mährisch-schlesische Centralbahn	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346	
13	Oesterreichische Nordwestbahn	931·678	.	.	.	932·358	6·121	.	938·479	.	
14	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.363·166	.	391·859	.	1,357·187	7·628	1·667	1.366·482	4·786	
15	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	32·999	.	.	.	32·520	.	0·165	32·685	.	
16	Staatsbahnen, k. k. österreichische*)	5.883·274	2·275	726·370	.	5.872·511	16·218	81·032	5.969·761	14·925	*) Exclusive Localbahnen.
17	Staatsbahnen, kgl. bayerische	46 584	.	.	.	47·231	.	.	47·231	.	
18	Staatsbahnen, kgl. preussische	4·688	.	.	.	4·688	3·346	0·887	8·921	.	
19	Staatsbahnen, kgl. sächsische	46 829	.	6·015	.	44·830	.	0 955	45·785	.	
20	Südbahn-Gesellschaft	1.531·162 [3])	.	698·963	.	1.516·880	.	.	1.516·880	13·028	[3]) Inclusive der 4·476 km langen elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.
21	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	279·535	.	.	.	280·142	4·694	0·237	285·073	.	
22	Ungarische Westbahn	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311	68·377	.	
23	Unterkrainer Bahnen	70·336	.	.	.	69·988	.	1·858	71·846	.	
24	Wien-Aspanger Eisenbahn	79·914	.	5·430	.	78·973	.	10·262	89·235	0·768	
25	Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	67·160	0·954	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	2·112	
26	Wiener Verbindungsbahn	7·354	.	7·354	.	7·110	.	0·989	8·099	0·285	
	Zusammen	13.647·314	6·111	2.460·082	0·577	13.613·242	60·438	126·736	13.800·416	40·679	

†) Im Betriebe der priv.Oe.U.St.E.G.

[1]) In der Station Cilli gemeinsam mit der S.B.

[2]) In der Station Swolenowes gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.

*) Im Betriebe der S.B.G.

**) Nur für Kohlenverkehr.

***) Spurweite 0·760 m.

†††) Vom 15. Jänner 1893 ab im eigenen Betriebe der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. Vorher im Betriebe der N.W.T.G.

	II. Localbahn-Unternehmungen.										
27	Asch-Rossbach	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
28	Bozen-Meraner Bahn	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156	31·280	.	
29	Böhmische Commercialbahnen	183·727	.	.	.	182·975	2·846	5·473	191·294	.	
30	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	10·134	.	3·423	.	9·909	.	.	9·909	.	
31	Bukowinaer Localbahnen	207·774	.	1·335	.	206·725	.	5·776	212·501	.	
32	Castolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260	15·382	.	
33	Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)	45·401	.	.	.	44·920	.	.	44·920	.	
34	Dolina-Wygoda	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275	8·346	.	
35	Ebenfurth-Leobersdorf (Wittmannsdorf)	15·152	.	.	.	14·630	.	0·440	15·070	.	
35a	Ebenfurth-ungar. Grenze (Neufeld)	.	.	.	.	.	1·539	.	1·539	.	
36	Elektrische Eisenbahn Belvedere-Thiergarten in Prag	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
37	Fehring-Fürstenfeld	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268	20·126	.	
38	Fürstenfeld-Hartberg	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.	
39	Gleisdorf-Weiz	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421	14·780	.	
40	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
41	Innsbruck-Hall in Tirol	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	
42	Kahlenberg-Eisenbahn **)	4·337	.	2·808	.	.	.	.	.	4·147	**) Exclusive Zahnradbahn.
43	Kolomeaer Localbahnen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
44	Kremsthalbahn	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.	
45	Kuttenberger Localbahn	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089	2·875	.	
46	Laibach-Stein	23·061	.	.	.	23·004	.	0·612	23·616	.	
47	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459	89·464	.	
48	Mährische Westbahn	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.	
49	Metković-Landesgrenze	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.	
50	Mösel-Hüttenberger Bahn	4·944	.	.	.	4·772	0·209	.	4·981	.	
51	Mori-Arco-Riva	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.	
52	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
53	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.	
54	Neutitscheiner Localbahn	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.	
55	Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft	362·978	4·753	.	.	29·474	.	0·193	29·667	343·127	
56	Potscherad-Wurzmes	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342	17·370	.	
57	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250	.	25·450	.	
58	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	11·187	.	.	.	11·000	.	1·190	12·190	.	
59	Salzburger Localbahn (Dampftramway) ***)	15·123	.	.	.	14·037	.	.	14·037	.	***) Exclusive Drahtseilbahn.
60	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft †)	63·859	.	.	.	63·583	.	.	63·583	.	†) Exclusive Zahnradbahn.
61	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579	9·587	.	
62	Staatsbahnen, k. k. österr. ††)	415·108	.	.	.	414·702	343·127	1·633	759·462	.	††) Exclusive Zahnradbahn.
63	Stauding-Stramberger Localbahn	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
64	Steiermärkische Landesbahnen	88·735	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	.	
65	Steyrthalbahn-Gesellschaft	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
66	Strakonitz-Winterberg	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124	32·417	.	
67	Swolenowes-Smečna	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300	9·957	.	
68	Vöcklabruck-Kammer	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603	10·918	.	
69	Wels-Aschacher Localbahn-Gesellschaft	45·270	.	.	.	45·031	.	8·009	53·040	.	
70	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft Wr.-Neudorf	12·935	.	.	.	12·840	.	.	12·840	.	
71	Wodnan-Prachatitz	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268	27·577	.	
72	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.	
	Zusammen	2.277·383	4·753	13·486	.	1.924·050	352·352	34·606	2.311·008	347·274	
	III. Zahnrad- und Drahtseilbahn-Unternehmungen.										
73	Achenseebahn-Gesellschaft	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	
74	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.	
75	Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	
76	Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	
77	Eisenerz-Vordernberg	19·498	.	.	.	19·764	0·189	.	19·953	.	
78	Gaisbergbahn-Gesellschaft	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	
79	Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn)	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	
80	Zahnradbahn auf den Schafberg	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	
	Zusammen	43·192	.	4·995	.	43·177	0·189	.	43·366	.	
	Gesammtlänge der Hauptbahnen ad I	13.647·314	6·111	2.460·082	0·577	13.613·242	60·438	126·736	13.800·416	40·679	
	Gesammtlänge der Localbahnen ad II	2.277·383	4·753	13·486	.	1.924·050	352·352	34·606	2.311·008	347·274	
	Gesammtlänge der Zahnrad- u. Drahtseilbahnen ad III	43·192	.	4·995	.	43·177	0·189	.	43·366	.	
	Totalsumme	15·967·889	10·864	2.478·563	0·577	15.580·469	412·979	161·342	16.154·790	387·953	

Hievon:

I. K. k. Staatsbahnen.

a) Im Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	5.236·973 km	5.320·231 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.066·813 „	1.072·185 „
Zusammen . . .	6.303·786 km	6.392·416 km

b) Im fremden Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	14·094 km	13·633 km
Zusammen . . .	14·094 km	13·633 km

II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.

a) Auf Rechnung des Staates.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	214·397 km	215·394 km
Zusammen . . .	214·397 km	215·394 km

b) Auf Rechnung der Eigenthümer.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	486·744 km	489·828 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.088·054 „	1.118·545 „
Zusammen . . .	1.574·798 km	1.608·373 km

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077675780